

**‘N KRIMINOLOGIESE ONDERSOEK NA DIE
BELEWENISSE VAN
MOTORVOERTUIGBESTUURDERS WAT
PADWOEDE OPENBAAR**

deur

MARISKA GRIESEL

**Voorgelê ter vervulling van
die vereistes vir die graad**

MAGISTER ARTIUM (KRIMINOLOGIE)

in die

**Departement Maatskaplike Werk en Kriminologie
Fakulteit Geesteswetenskappe**

UNIVERSITEIT VAN PRETORIA

**Studieleier
Dr. Christiaan Bezuidenhout**

**PRETORIA
MEI 2006**

DANKBETUIGING

Hiermee my opregte dank aan die volgende persone en instansie:

Dr. Christiaan Bezuidenhout vir sy volgehoue aanmoediging en ondersteuning. Sonder sy bekwame en waardevolle leiding sou hierdie studie nie moontlik gewees het nie. Dit was 'n voorreg om onder hom te kon werk.

National Research Foundation (NRF) vir die toekenning van 'n beurs om die studie te onderneem. Die menings wat in hierdie verhandeling uitgespreek word, is die van die outeur.

Carel Griesel vir sy liefdevolle morele ondersteuning en geduld.

Ronelle Vos, Anzel Schönfeldt en Monica Oosthuizen vir hulle ondersteuning, proefleeswerk en bydraes ten opsigte van bronne.

Kollegas, vriende en familie vir hulle belangstelling en aanmoediging.

INHOUDSOPGAWE

	Bladsy
TABELLE	vi
FIGURE	vii
OPSOMMING	viii
SUMMARY	x
1. PADWOEDE AS SOSIALE KWESSIE	1
1.1 INLEIDING	1
1.2 BEGRIPSOMSKRYWINGS	2
1.2.1 Aggressie	2
1.2.2 Frustrasie	6
1.2.3 Aggressiewe bestuur	7
1.2.4 Aggressiewe bestuurders	9
1.2.5 Padwoede	10
1.3 PROBLEEMFORMULERING	12
1.3.1 Mediaberigte	12
1.3.1.1 Buitelandse mediaberigte rakende padwoede	13
1.3.1.2 Mediaberigte in Suid-Afrika rakende padwoede	14
1.3.2 Sosiale impak van padwoede	15
1.3.3 Insidensie van aggressiewe bestuur	17
1.4 DOEL VAN STUDIE	19
1.5 GEVOLGTREKKING	20

2.	HISTORIESE PERSPEKTIEF EN AFGEHANDELDE NAVORSING	21
2.1	INLEIDING	21
2.2	HISTORIESE PERSPEKTIEF	21
2.2.1	Griekse en Romeinse eras	22
2.2.2	Britse perspektief	23
2.2.3	Amerikaanse perspektief	26
2.2.4	Suid-Afrikaanse perspektief	28
2.3	AFGEHANDELDE NAVORSING	29
2.3.1	Inleiding	29
2.3.1.1	Kultuur van disrespek asook bestuurderhoudings	29
2.3.1.2	Inloed van geslag op aggressiewe bestuursgedrag	33
2.3.1.3	Bestuurderspanning	34
2.3.1.4	Verkeersopeenhopings en padontwerp	35
2.3.1.5	Vorige oortredings	37
2.3.1.6	Ander Oorsake	38
2.4	GEVOLGTREKKING	39
3.	TEORETIESE ONDERBOU	40
3.1	FRUSTRASIE-AGGRESSIE HIPOTESE	40
3.1.1	Ontwikkeling van die frustrasie-aggressie hipotese	40
3.1.2	Die aangepaste weergawe van die frustrasie-aggressie hipotese	40
3.1.2.1	'n Persoon se geantisipeerde doelwit word geblokkeer	41
3.1.2.2	Geblokkeerde doelwitte lei tot frustrasie wat aggressie tot gevolg het	43
3.1.2.3	Frustrasie predisponeer die individu om op 'n aggressiewe wyse op te tree	43
3.1.3	Berkowitz se verklaring van kriminele gedrag	44
3.1.4	Toepassing van frustrasie-aggressie hipotese op padwoede	45
3.1.5	Bydraes en leemtes	46
3.2	SIMBOLIESE INTERAKSIONISME	47
3.2.1	Uiteensetting van simboliese interaksionisme	47
3.2.2	Toepassing van simboliese interaksionisme op padwoede	49
3.2.3	Bydraes en leemtes	50
3.3	SOSIALE LEERTEORIE	51

3.3.1	Uiteensetting van die teorie	51
3.3.1.1	Leer deur direkte ervaring	52
3.3.1.2	Waarnemingsleer	53
3.3.1.3	Selfregulering	54
3.3.1.3.1	Interne selfregulering	54
3.3.1.3.2	Eksterne selfregulering	55
3.3.2	Samevatting	56
3.3.3	Toepassing van die sosiale leerteorie op padwoede	56
3.3.4	Bydraes en leemtes	57
3.4	BEHEERTEORIE	58
3.4.1	Uiteensetting van die teorie	58
3.4.1.1	Stoot-en trekkragte	59
3.4.1.2	Interne en eksterne beheer	60
3.4.2	Toepassing van die beheerteorie op padwoede	60
3.4.3	Bydraes en leemtes	61
3.5	ALTERNATIEWE DENKRIGTINGS	62
3.5.1	Opwindings-oordragteorie	62
3.5.1.1	Uiteensetting van die teorie	63
3.5.1.2	Toepassing van die opwindings-oordragteorie op padwoede	63
3.5.1.3	Bydraes en leemtes	64
3.5.2	Hidroliese model	64
3.5.2.1	Uiteensetting van die teorie	64
3.5.2.2	Toepassing van die hidroliese model op padwoede	65
3.5.2.3	Bydraes en leemtes	66
3.6	GEVOLGTREKKING	66
4.	NAVORSINGSONTWERP	67
4.1	INLEIDING	67
4.2	MEETINSTRUMENTE	68
4.2.1	Onderhoudvoering	68
4.2.1.1	Doelwit van onderhoudvoering	69
4.2.1.2	Individuele onderhoudvoering	70
4.2.1.3	Voordele en beperkinge van ongestruktureerde onderhoudvoering	70
4.2.2	Vraagformaat	71
4.2.3	Rigtingewende kategorieë	71
4.2.4	Bandopnames en kontrole lys	72

4.3	STEEKPROEFNEMING	73
4.3.1	Nie-waarskynlikheidsteekproefneming	73
4.3.1.1	Voordele en beperkings van nie-waarskynlikheidsteekproeftrekking	74
4.3.2	Konsultasie met kundiges	75
4.3.3	Kriteria vir steekproefsamestelling	75
4.3.4	Steekproeftrekking	76
4.3.4.1	Doelgerigte steekproeftrekking	76
4.4	DATA INSAMELING	77
4.4.1	Plek van onderhoud	77
4.4.2	Verloop van onderhoud	77
4.5	DATA ANALISE	78
4.5.1	Oop kodering	79
4.5.2	As kodering	79
4.5.3	Selektiewe kodering	79
4.5.4	Illustratiewe metode	79
4.6	ETIESE ASPEKTE RAKENDE DIE STUDIE	80
4.7	GEVOLGTREKKING	81
5.	DATA ANALISE EN BESPREKING VAN RESULTATE	82
5.1	INLEIDING	82
5.2	BESPREKING VAN DIE RESULTATE MET BETREKKING TOT DIE NAVORSINGSVRAE	82
5.2.1	Algemene vrae	82
5.2.2	Gefokusde vrae	83
5.2.2.1	Navorsingsvraag twee	83
5.2.2.2	Navorsingsvraag drie	85
5.2.2.3	Navorsingsvraag vier	86
5.2.2.4	Navorsingsvraag vyf	87
5.3	ADDISIONELE KOMMENTAAR	88
5.4	BESPREKING VAN BEVINDINGS AAN DIE HAND VAN TEORIE EN AFGEHANDELDE NAVORSING	88
5.4.1	Frustrasie-aggressie hipotese	88
5.4.2	Simboliese interaksionisme	90

5.4.3	Sosiale leerteorie	91
5.4.4	Beheerteorie	93
5.4.5	Opwindings-oordragteorie	94
5.4.6	Hidroliese model	95
5.4.7	Samevatting	95
5.5	AANBEVELINGS	95
5.5.1	Aanbevelings voortspruitend uit die insette van die navorsingsdeelnemers	96
5.5.1.1	Kultuurverandering	96
5.5.1.2	Opvoeding en opleiding	96
5.5.1.3	Interne beheer	99
5.5.1.4	Hantering van spanning	100
5.5.1.5	Algemene bestuursgedrag	101
5.5.1.6	Regeringsinisiatiewe	102
5.5.1.6.1	Wetstoepassers	102
5.5.1.7	Padontwerp en instandhouding	104
5.6	SLOTBESKOING	105
	LITERATUURVERWYSINGS	107
BYLAE I:	Onderhoudskedule	117
BYLAE II:	Toestemmingsbrief	119

TABELLE

Tabel		Bladsy
1	Moyer se klassifikasiesisteem van aggressiewe gedrag by diere	3
2	Brain se klassifikasiesisteem van aggressiewe gedrag by diere	3
3	Buss se klassifikasiesisteem van aggressiewe gedrag	5
4	Insidente van aggressiewe bestuur	18
5	Werking van die opwindings-oordragteorie	63
6	Faktore wat aanleiding gee tot padwoede	83
7	Minder prominente faktore wat aanleiding gee tot padwoede	84
8	Alledaagse frustrasies wat aanleiding gee tot padwoede	84
9	Emosies wat voorkom tydens insidente van padwoede	85
10	Gedrag wat geopenbaar word tydens insidente van padwoede	86
11	Faktore wat moontlik padwoede kan verhoed	87
12	James en Nahl se drie vlakke van emosionele intelligensie	97

FIGURE

Figuur		Bladsy
1	Frustrasie-aggressie hipotese	41
2	Wederkerige determinisme	51

TITEL: ‘n Kriminologiese ondersoek na die belewenisse van
Motorvoertuigbestuurders wat padwoede openbaar

DEUR: Mariska Griesel

STUDIELEIER: Dr. Christiaan Bezuidenhout

DEPARTEMENT: Maatskaplike Werk en Kriminologie

GRAAD: *Magister Artium*

OPSOMMING

Tot en met 1999 was padwoede ‘n relatiewe onbekende verkynsel in Suid-Afrika. Alhoewel dit waarskynlik op daardie stadium algemeen op paaie plaasgevind het, is dit nie deur die media of deur navorsingsinstansies erkenning gegee nie. ‘n Toename in die voorkoms van aggressiewe padgedrag het daartoe gelei dat die media die term “padwoede” begin populariseer het. In samehang hiermee het instansies soos die National Research Foundation padwoede as ‘n groeiende sosiale probleem geïdentifiseer.

‘n Literatuurstudie het getoon dat hierdie probleem wêreldwyd voorkom. Die Verenigde State van Amerika het reeds die voortou geneem met navorsing in hierdie gebied. Internasionale kongresse is gehou om die probleem aan te spreek en moontlike oplossings te vind. In Suid-Afrika is daar egter geen daadwerklike pogings aangewend om hierdie kwessie aan te spreek nie. Die media het slegs insidente toenemend gerapporteer en algemene riglyne gepubliseer vir die voorkoming van aggressie. Daar is dus beperkte navorsing beskikbaar rakende padwoede.

‘n Kwalitatiewe studie, volgens metodologiese verantwoordbare riglyne, is onderneem om hierdie leemte aan te spreek. Daar is gebruik gemaak van sowel kriminologiese as psigologieteorieë om die navorsing te rig en die verkynsel van padwoede te verklaar. ‘n Tematiese analise is gebruik om op ‘n verkennende wyse spesifieke temas te identifiseer. Aan die hand van die teoretiese onderbou en bestaande navorsing is navorsingsvrae geïdentifiseer.

Binne die raamwerk van kwalitatiewe navorsing is nie-waarskynlikheidsstreekproeftrekking as die mees toepaslikste metode in die seleksie van navorsingsdeelnemers gebruik. Onderhoude is gevoer met tien navorsingsdeelnemers.

Uit die ontleding van die data blyk dit dat al die navorsingdeelnemers bekend is met die konsep “padwoede”. Verskeie situasies op die pad is geïdentifiseer as bydraend tot die voorkoms van aggressiewe padgedrag, byvoorbeeld die flits van ligte en die gebruik van skeltaal. Die meerderheid van die navorsingsdeelnemers het erken dat hulle hulself al skuldig gemaak het aan padwoede. Voorts is moontlike oplossings ondersoek vir die voorkoming van padwoede. Op grond van die bevindings is daar sekere aanbevelings gemaak ten opsigte van voorkoming van aggressie op die pad.

TITLE: A Criminological investigation into the experiences of motor vehicle drivers who exhibit road rage

BY: Mariska Griesel

SUPERVISOR: Dr. Christiaan Bezuidenhout

DEPARTMENT: Social Work and Criminology

DEGREE: *Magister Artium*

SUMMARY

Until 1999 road rage was a relatively unknown occurrence in South Africa. Although it probably occurred generally on our roads, at that stage no recognition was given to it by the media and research institutions. An increase in the occurrence of aggressive driving led to the media popularizing the term “road rage”. Simultaneously with this, organizations like the National Research Foundation identified road rage as a growing social problem.

A literature survey showed that this was a world wide phenomenon. The United States of America already took the lead with research in this field. International conferences were held to address the problem and to find possible solutions. In South Africa however, no attempts were made to address this issue. The media only reported the occurrence of road rage increasingly and published general measures to prevent road aggression. Therefore a limited body of research exists regarding road rage.

A qualitative study, according to methodological sound research guidelines, was undertaken to address this limitation. Criminological as well as psychological theories were used to guide the research and to explain the occurrence of road rage. A thematic

analysis was used to identify specific themes in an exploratory way. The theories and existing research served as a basis to identify the research questions.

Within the framework of qualitative research, non-probability-sampling was used as the most applicable method in the selection of research participants. Interviews were conducted with ten research participants.

From the analysis of the information it is clear that all the research participants are familiar with the concept “road rage”. Different situations on the road were identified as contributing to the occurrence of aggressive road use, for example the flashing of lights and swearing. The majority of the research participants acknowledged that they themselves were also guilty of road rage. Furthermore different solutions were investigated to prevent road rage. Based on the findings, certain recommendations were made regarding the prevention of aggression on the road.

1. PADWOEDE AS SOSIALE KWESSIE

1.1 INLEIDING

Woede en aggressie is nie emosies uniek tot spesifieke plekke, tye of omstandighede nie. 'n Kombinasie van onder andere spanningsvolle gebeure, frustrasies en irritasies, kan veroorsaak dat 'n individu enige tyd woede en aggressie ervaar en openbaar. Die uiting van frustrasie en aggressie in bestuursgedrag is nie 'n nuwe verskynsel nie. Binne 'n bestek van 'n paar jaar het dit in so 'n mate momentum verkry dat dit as een van die kommerwekkendste groeiende sosiale probleme beskou word. Die media het grotendeels bygedra tot die bewusmaking van die publiek rakende die gevaar wat geweld en aggressie op paaie inhou. Gefrustreerde bestuurders wat vroeër vuiste geswaai en geskel het, skroom nie meer om oor te gaan tot die fisiese aanranding van 'n ander bestuurder nie. Die hoë voorkoms van aggressiewe gedrag op paaie het daartoe bygedra dat selfs 'n term, naamlik padwoede, geskep is om na hierdie spesifieke insidente te verwys. Conell en Joint (1996:26) beweer dat die gemeenskap as 'n geheel besig is om meer gewelddadig te word en dat motorvoertuigbestuurders se bestuurstyle dit reflekteer.

Buiten padongelukke en motorvoertuigkapings, het aggressie op paaie 'n verdere aspek geword wat die veiligheid van die motorvoertuigbestuurder op die pad bedreig. Soos met soveel ander samelewingskwessies is navorsing nodig alvorens daar daadwerklike produktiewe stappe geneem kan word om hierdie probleem effektief aan te spreek. Die motivering vir die studie lê dus in twee aspekte:

- Die toename van aggressiewe bestuursgedrag.
- Die leemte in navorsing rondom hierdie onderwerp.

‘n Bydrae kan derhalwe gelewer word ten opsigte van die kriminologiese studieveld omrede aggressiewe bestuursgedrag as afwykende gedrag beskou kan word. Soos met soveel ander vorme van afwykende gedrag kan padwoede uitloop op kriminele oortredings. Ter ondersteuning van die bogenoemde stelling kan verwys word na die voorbeeld van Mnr. Graeme Eadie wat reeds in 1999 die Suid Afrikaanse publiek geskok het. Hy het ‘n 46 jarige man met 'n hokkiestok doodgeslaan, nadat hy vir hom ligte geflits het (Shota, 1999:1). Hy is op 15 November 2000 skuldig bevind aan moord. Volgens ‘n media berig is hy 15 jaar tronkstraf opgelê waarvan 5 jaar opgeskort is (Moordenaar Eadie se eerste nag in tronk, 2000:3). Buiten moord en aanranding kan ook die basiese oortreding van verkeersreëls die gevolg wees van ‘n motorvoertuigbestuurder wat sy humeur op die pad verloor.

1.2 BEGRIPSOMSKRYWINGS

1.2.1 Aggressie

Die begrip “aggressie” is afgelei van die Latynse woord “*aggredi*”. Die betekenis daarvan is tweeledig. Eerstens beteken dit “om iemand te nader vir raad of advies” en tweedens “om teen iets te beweeg” of “om te beweeg met die doel om te beseer” (van Zyl, 1996:2).

Aggressie kan deur ‘n verskeidenheid gedragswyses vertoon word. Navorsers (Mark, 2001:2) beweer dat aggressiewe gedrag ‘n fisiologiese asook genetiese oorsprong het, wat beskou kan word as oorblyfsels van die mens se evolusie. In die lig hiervan wys Moyer (in Mark, 2001:1) daarop dat daar ‘n verband tussen die aggressie van diere en die aggressie van mense bestaan. Hy is verder van mening dat as gevolg van die verskeidenheid kategorieë waarin aggressiewe gedrag verdeel kan word, dit moeilik is om die begrip te definieer. Ten einde hierdie probleem aan te spreek het hy die volgende klassifikasiesisteen saamgestel:

TABEL 1: MOYER SE KLASSIFIKASIESISTEEM VAN AGGRESSIEWE GEDRAG BY DIERE

TERRITORIALE VERDEDIGING	Kom voor wanneer indringers binne 'n sekere gebied aangeval word
AGGRESSIEWE DRANG OM AAN TE VAL	Kom voor wanneer die dier sy prooi aanval
INTER-MANLIKE AGGRESSIE	Vind plaas wanneer 'n vreemde mannetjie teenwoordig is
AGGRESSIE AS GEVOLG VAN VREES	Word altyd voorafgegaan deur pogings tot ontsnapping
AGGRESSIE AS GEVOLG VAN PRIKKELBAARHEID	Tipe aggressie wat uitgelok word deur enige ander dier of voorwerp wat as prooi of as 'n gevaar beskou word
MATERNALE AGGRESSIE	Kom voor wanneer die wyfie van aggressie gebruik maak om sodoende haar kleintjies te beskerm
INSTRUMENTELE AGGRESSIE	Wanneer aggressie voorheen met sukses gebruik is, sal dieselfde gedrag weer herhaal word binne 'n soortgelyke situasie

Moyer se klassifikasiesisteen word egter deur Paul Brain (in Mark, 2001:3) gekritiseer. Brain is van mening dat van die kategorieë oorvleulend is. Ten einde hierdie oënskynlike leemtes aan te spreek stel Brain sy eie klassifikasiesisteen saam:

TABEL 2: BRAIN SE KLASSIFIKASIESISTEEM VAN AGGRESSIEWE GEDRAG BY DIERE

SELFVERDEDIGENDE GEDRAG	Aggressie wat in reaksie op 'n bedreiging getoon word. Vrees kom ook voor
SOSIALE KONFLIK	'n Verskeidenheid aktiwiteite wat verband hou met die kompetisie om hulpbronne
AGGRESSIEWE DRANG OM AAN TE VAL	Die aanval van 'n objek wat deel uitmaak van sy natuurlike prooi
OUERLIKE BESKERMING	'n Wylie wat haar werpsel beskerm
BEEÏNDIGING VAN VOORTPLANTING	Doodmaak van werpsel

Brain poog om in sy klassifikasiesisteen die positiewe apekte van aggressie uit te lig. Daar word gefokus op die nut wat aggressie het in die fasilitering van sekere tipes gedrag wat die mens moontlik kan openbaar. Daar word beweer dat aggressie 'n rol gespeel het

in die oorlewing van die mens, deurdat dit aangewend is om goedere te bekom, beskerming te bied asook om mag en status te verkry.

Indien aggressie en geweld ingebore is, sou die mens nie sy natuurlike aggressiewe drange kon beheer nie, maar slegs poog om dit te onderdruk. Die voorkoms van aggressiewe gedrag sou swaarder gestraf moes word, met die gepaardgaande moontlikheid om dit met dwelms of selfs breinchirurgie te beheer (Bartol, 1999:175).

Ander navorsers (Bartol, 1999:175) gaan van die standpunt uit dat aggressiewe gedrag vanuit die sosiale omgewing aangeleer word. Die voorkoms van hierdie gedrag word beïnvloed deur 'n wye verskeidenheid situasionele, sosiale en omgewingsveranderlikes. Vanweë die feit dat menslike gedrag beheer en gemanipuleer kan word, is dit moontlik om beheer uit te oefen oor die vertoon van aggressiewe gedrag.

Volgens Bartol (1999:175) moet verskeie vorme van gedrag in ag geneem word alvorens aggressie gedefinieer kan word. Hy definieer aggressie as gedrag wat getoon word met die intensie om 'n ander individu fisies of psigiese skade te berokken of om 'n objek te vernietig. Leemtes ten opsigte van hierdie definisie is dat gedrag wat nie aktief plaasvind nie, nie by hierdie definisie ingesluit word nie. Indien 'n individu byvoorbeeld weier om te praat word die persoon nie as aggressief geklassifiseer nie, omrede dit nie 'n aktiewe poging is om 'n ander persoon skade te berokken nie.

In 'n poging om die verskeidenheid vorme van aggressiewe gedrag te omskryf het Buss (in Bartol, 1999:176) 'n klassifikasiesistiem saamgestel, wat gebaseer is op die eienskappe wat die aggressor motiveer om aggressiewe gedrag te vertoon:

TABEL 3: BUSS SE KLASSIFIKASIESISTEEM VAN AGGRESSIEWE GEDRAG

	AKTIEF DIREK	INDIREK	PASSIEF DIREK	INDIREK
FISIES	Slaan van Slagoffer	Om iemand 'n poets te bak	Deurgang te blokkeer	Weiering om die nodige take uit te voer
VERBAAL	Beldediging van slagoffer	Kwaadwillige skinderpraatjies	Weiering om te praat	Weiering van toestemming, hetsy gesproke of geskrewe

Alhoewel Buss se klassifikasiesisteen omvattend is, is dit te wyd vir die doeleindes van hierdie studie. Tydens insidente van padwoede word daar meerendeels gebruik gemaak van direkte aggressiewe gedrag. Kwaadwillige skinderpraatjies sal byvoorbeeld geen invloed op die voorkoms van padwoede hê nie.

Baron en Richardson (1994:7) omskryf die begrip aggressie as enige vorm van gedrag wat dit ten doel het om 'n ander lewende wese, wat gemotiveer is om die gedrag te vermy, te beseer. 'n Wye spektrum van gedrag word by hierdie definisie ingesluit en daar word geen melding gemaak of hierdie gedrag fisies en/of psigies van aard is nie.

Aggressie word deur Klama (1988:5) gedefinieer as enige gedrag wat gerig is op die veroorsaking of die dreigement van 'n fisiese besering van ander persone. In ooreenstemming met Klama verwys Archer en Browne (1989:4) na hierdie begrip as vyandige, destruktiewe gedrag of die geneigdheid daartoe. Vir die doeleindes van hierdie studie, is Klama asook Archer en Browne se definisies van aggressie te wyd. Daar word voorts ook geen melding gemaak van die moontlike oorsake vir die toon van hierdie tipe gedrag nie.

Feshbach (in Bartol, 1999:176) het twee tipes aggressie geïdentifiseer naamlik vyandige (of ekspressiewe) en instrumentele aggressie. Die verskil tussen die kategorieë is die doelwitte of belonings wat dit die oortreder bied.

Vyandige aggressie vind plaas in omstandighede waar woede uitgelok word, soos byvoorbeeld waar die individu beledig word, aangeval word of selfs persoonlike mislukkings beleef. Die doelwit van die aggressor is om die slagoffer te laat ly. Daarteenoor ontstaan instrumentele aggressie as gevolg van 'n begeerte om 'n objek of 'n sekere status, wat 'n ander persoon besit, te verkry. Die aggressor sal poog om hierdie objekte te verkry ten alle koste. Die intensie om 'n ander persoon leed aan te doen is gewoonlik nie teenwoordig nie.

Padwoede word meestal geassosieer met die fisiese aanval van 'n ander persoon of objek. Dit veronderstel aggressie wat overt waargeneem kan word. Feshbach se definiëring van aggressie sluit hierby aan veral wanneer daar gefokus word op sy uiteensetting van vyandige/ekspressiewe aggressie. Vir die doeleindes van hierdie studie sal Feshbach se definisie dien as operasionele definisie.

1.2.2 Frustrasie

Rummel (1977:1) stel dit dat elke individu 'n strewe het om sy of haar begeertes, behoeftes, doelwitte en ambisies te verwesenlik. Dit is egter nie altyd moontlik om hierdie behoeftes te bevredig of doelwitte te bereik nie.

Baron en Richardson (1994:128) definieer frustrasie as die blokkering van een of ander vorm van voortgaande doelgerigte gedrag, wat nie direk aggressie veroorsaak nie, maar eerder die aggressiewe gedrag aanmoedig of fasiliteer. In hierdie definisie word daar nie melding gemaak van die faktore wat die blokkering van die doelwitte veroorsaak nie. Frustrasie fasiliteer ook nie net aggressiewe gedrag nie, maar ook ander vorme van emosionele uitbarsting.

Frustrasie word deur Bernstein, Roy, Srull en Wickens (1988:675) omskryf as 'n toestand wat voorkom wanneer hindernisse die vervulling van 'n doelwit blokkeer. Dit word beskou as 'n vorm van emosionele opwekking. Die navorsers laat egter na om die

hindernisse volledig te omskryf asook die tipe emosionele uitbarstings wat voorkom as gevolg van die frustrasie wat ervaar word.

Moench (2001:1) omskryf frustrasie as emosies van teleurstelling, omrede die bereiking van 'n doelwit verhoed word. Vanweë die feit dat 'n fundamentele behoefte nie bevredig word nie, kom emosies van verbystering asook 'n gevoel dat die persoon gedwarsboom word, voor. Frustrasies word gewoonlik na die persoon self geprojekteer. Alhoewel daar baie klem in die definisie gelê word op die emosies wat gekoppel word aan frustrasie dui die navorser nie in hierdie definisie aan wat die doelwitte verhoed nie.

Frustrasie ontstaan wanneer 'n persoon verhoed word om dit wat hy wou gehad het te verkry. Dus word die persoon se vermoë om verwagte doelwitte te bekom geblokkeer. Hierdie frustrasie kan die gevolg van verskeie omstandighede wees, onder andere kan dit fisies van aard wees, as gevolg van die persoon se eie beperkinge, sy eie keuses, ander se aksies asook onregmatighede wat deur die gemeenskap gepleeg word (Anger and aggression: Psychological Self-Help, 2001:2). Alhoewel die bogenoemde definisie die oorsprong van aggressie volledig omskryf, laat dit na om die gevolge daarvan te noem, soos onder andere emosionele uitbarstings.

Vir die doeleindes van hierdie studie sal die volgende definisie as operasionele definisie dien. Frustrasie is die gevolg van 'n blokkering in doelwitte, begeertes of behoeftes. Die blokkering kan veroorsaak word deur interne faktore soos byvoorbeeld die persoon se eie onvermoë om 'n doelwit te bereik asook eksterne faktore soos byvoorbeeld ander se aksies. Frustrasie gee aanleiding tot verskeie emosionele reaksies wat tot aggressie kan lei.

1.2.3 Aggressiewe bestuur

Beach (1997:43) omskryf die begrip aggressiewe bestuur, as 'n kombinasie van onveilige en onwettige bestuurshandelinge. In aansluiting hierby omskryf James en Nahl (2000:23) aggressiewe bestuur as roekelose bestuursgedrag wat aksies insluit soos byvoorbeeld om

oor rooi verkeersligte te ry; te na aan ander motors te bestuur asook om teen 'n hoë spoed te bestuur.

Die Florida Departement of Highway Safety and Motor Vehicles (1999:1) verwys na 'n aantal gevaarlike bestuurspraktyke in hul omskrywing van aggressiewe bestuur. Die volgende voorbeeld verwys na die tipiese bestuursgedrag wat geklassifiseer kan word as aggressief: 'n Bestuurder wat sy pad deur middel van waaghalsige en gevaarlike bestuurspraktyke deur die verkeer vorentoe forseer. Dit word gekenmerk deur onveilige baanverwisselings, te na aan ander motors bestuur en teen 'n hoë spoed te bestuur. Verkeersowerhede het reeds hierdie bestuurpraktyke as gevaarlik en roekeloos geïdentifiseer en dit geïnkorporeer in wetgewing as verkeersoortredings (Fight against Road Rage, 2001:1).

Die National Highway Traffic Safety Administration (in James & Nahl, 2000:221) definieer aggressiewe bestuur as bestuursgedrag wat persone of eiendom potensieel of werklik in gevaar kan stel. 'n Wye spektrum gedrag wat strek vanaf waaghalsige tot geweldadige bestuursgedrag word hierby ingesluit.

Volgens Mizell (1977:5) kan hierdie begrip omskryf word as 'n insident waarin 'n aggressiewe en/of ongeduldige motoris of passasier 'n ander motoris, passasier of voetganger opsetlik beseer of doodmaak of poog om dit te doen. Hierdie insident kan plaasvind as gevolg van 'n verkeersgeskil. Aggressiewe bestuursgedrag kom ook voor in gevalle waar 'n aggressiewe of wraaksugtige motoris sy motorvoertuig doelbewus in 'n gebou, struktuur of eiendom vasry.

Vir die doeleindes van hierdie studie, sal die bogenoemde definisie as operasionele definisie dien aangesien dit die mees omvattende definisie is. Dit sluit nie net 'n deeglike omskrywing van aggressiewe bestuursgedrag in nie maar ook voorbeelde van insidente waar hierdie gedrag geopenbaar word.

1.2.4 Aggressiewe bestuurders

James en Nahl (2000:221) meld dat aggressiewe bestuurders persone is wat toelaat dat hul hoë vlakke van frustrasie hul besorgdheid vir ander motoriste laat afneem en as gevolg daarvan dit maklik vind om hierdie frustrasies op ander motorvoertuigbestuurders uit te haal. Hierdie bestuurders kan uitgeken word aan bestuurshandelinge soos byvoorbeeld onveilige baanverwisselings; flits van ligte; teen hoë snelhede te jaag en te na aan ander motors te ry. Emosionele eienskappe van aggressiewe bestuurders sluit onder andere in: woede; ongeduld; wraaksug en mededingendheid (Florida Departement of Highway Safety & Motor Vehicles, 1999:1)

Navorsing (Joint, 1995:18) toon dat daar nie slegs een profiel van aggressiewe bestuurders saamgestel kan word nie. Mense van alle ouderdomme, rasse en beide geslag te maak hulle skuldig aan padwoede. Algemene kenmerke wat toegeskryf kan word aan aggressiewe bestuurders is:

- Hoë risiko bestuurders ervaar anonimiteit in hulle motorvoertuie en haal hul frustrasies op ander motoriste uit;
- Hierdie persone se frustrasie vlakke is hoog en hul vlakke van besorgdheid vir ander motoriste is laag;
- Hulle is geneig om stoptekens en rooi verkeersligte te ignoreer;
- Hulle is geneig om te na aan ander motors te bestuur, ry teen hoë snelhede en vleg onverantwoordelik deur die verkeer;
- Hulle maak onvanpaste en onveilige baanverwisselings, skreeu op ander motoriste en flits hul ligte;
- Die spoed waarteen hierdie bestuurders bestuur is gewoonlik oor die spoedgrens en dit gee daartoe aanleiding dat hulle: te na aan ander motors bestuur, gereeld van bane moet verwissel, ander motors op die skouer van die pad verbystek en sonder enige waarskuwing skielik tot stilstand kom;
- Aggressiewe bestuurders beskou die bestuur van 'n motorvoertuig as 'n aggressiewe sport; en

- Hierdie motorvoertuigbestuurders is ook geneig om ander te blameer vir hul nalatige aksies.

1.2.5 Padwoede

Die term padwoede het sy oorsprong in die laat 1980's in die Verenigde State gehad. Aanvanklik het die begrip verwys na enige vorm van aggressie wat deur motorvoertuigbestuurders getoon word. Teenswoordig is hierdie begrip egter meer van toepassing op die meer ekstreme vorme van aggressie soos byvoorbeeld die fisiese aanranding van ander motoriste as gevolg van 'n geskilpunt (Joint, 1995:17).

Petri (1997:10) definieer padwoede as, "A driving behavior that endangers or is likely to endanger people or property". Verder maak hy melding van verskillende tipes bestuursgedrag wat beskou kan word as vorme van padwoede. Dit sluit onder andere die geskreeu op ander motoriste asook die onnodige flits van die voertuig se ligte in. 'n Leemte in Petri se definisie is dat hy nie na die oorsake van hierdie gedrag kyk nie. Hy omskryf slegs die tipe gedrag wat getoon word tydens insidente van padwoede.

Padwoede kan ook die gevolg wees van aggressiewe bestuur. In hierdie konteks kan dit dan omskryf word as 'n insident waarin een motorvoertuigbestuurder 'n ander fisies aanval as gevolg van 'n verkeersgeskil (Florida Departement of Highway Safety & Motor Vehicles, 1999:1). Die American Automobile Association, Foundation for Traffic Safety (1997:1) stel dit dat padwoede 'n doelbewuste poging is om ander persone of eiendom te beseer wat voortspruit uit 'n insident waar 'n motorvoertuig ter sprake is. Verder word dit ook beskou as 'n geweldsaksie.

Beide die bogenoemde definisies benadruk twee kernkonsepte in die definiëring van padwoede, naamlik dat dit gedrag is wat gerig is op die besering van ander en dat dit voortspruit uit 'n geskil op die pad. Die leemte van die definisies is dat ander motorvoertuigbestuurders nie net fisies nie maar ook verbaal aangeval kan word en dat padwoede ook kan uitloop op aksies soos onder andere die flits van ligte en jaagtogte.

‘n Verdere punt van belang, naamlik dat die voertuig as ‘n wapen aangewend kan word, moet volgens die National Highway Safety Administration (in James & Nahl, 2000:221) tot die definiëring van padwoede bygevoeg word. Gevolglik word padwoede geklassifiseer as die aanranding van ander motorvoertuigbestuurders met ‘n motorvoertuig of ander wapens. Hierdie aanrandings word gewoonlik voorafgegaan deur ‘n spesifieke insident en word gesien as ‘n kriminele oortreding. Weereens word daar egter nagelaat om melding te maak van die tipe gedrag wat met padwoede geassosieer word asook die aard van die insidente, naamlik verkeersgeskille.

Padwoede word deur Nerenberg (1997:44) omskryf as woede wat een bestuurder aan 'n ander toon as gevolg van iets wat die ander bestuurder op die pad gedoen het. Hierdie uitdrukking van woede kan verskeie vorme aanneem soos byvoorbeeld, die druk van 'n toeter, flits van ligte, gooi van objekte en vergelding deur voor 'n ander motoris in te sny. Dit kan ook onwettige gedrag behels soos die rig en of afvuur van 'n vuurwapen. Nerenberg (1997:45) is van mening dat padwoede as ‘n geestesversteuring geklassifiseer sou kon word. Die uitdrukking van woede teenoor ‘n ander motorvoertuigbestuurder, waar so ‘n insident ten minste twee maal per jaar voorkom, sou vanselfsprekend deel uitmaak van die kriteria wat nodig is om ‘n persoon te klassifiseer as iemand wat geneig is om padwoede te vertoon. Alhoewel dit nie abnormaal is om met tye aggressie op die pad te ervaar nie, is dit egter die uitdrukking daarvan asook die intensiteit van die uitbarsting wat van belang is in die klassifikasie van so ‘n tipe onaanvaarbare handeling.

Vir die doeleindes van hierdie studie sal James en Nahl (2000:22) se definisie as operasionele definisie gebruik word in die definiëring van padwoede. Hulle verwys na padwoede as ‘n ekstreme toestand van woede wat gewoonlik deur aggressiewe gedrag voorafgegaan word. Hierdie woedetoestand word soms beperk tot woordewisselings en gebare, maar kan ook uitloop op aanranding en moord. Die volgende simptome kan as kenmerkend van padwoede beskou word:

- ‘n Gevoel van woede vergesel deur gedagtes om van geweld gebruik te maak; en

- Die begeerte om te straf asook wraak te neem.

1.3 PROBLEEMFORMULERING

In 'n poging om die invloed van padwoede op die samelewing vas te stel, moet verskeie bronne geraadpleeg asook verskeie aspekte in ag geneem word. Sowel die sosiale impak as die voorkoms van padwoede sal onder die loep geneem word. Die media kan aangewend word as 'n weerspieëling van die impak wat padwoede reeds op die samelewing gehad het.

1.3.1 Mediaberigte

Mediaberigte rakende bestuursveiligheid toon dat dit tans meer gevaarlik op die pad is as 'n aantal jare gelede. Dit wil voorkom of aggressiewe bestuurders verantwoordelik is vir die meerderheid padongelukke (Florida Departement of Highway Safety & Motor Vehicles, 1999:1).

Mediaberigte rakende padwoede fokus meestal op die ekstreme vorme daarvan. Koerantopskrifte soos “ Road rage horror killing” (Shota, 1999:1), “Man shot dead in road row” (Khupiso, 2000:1), “Pediater kry dertigduisend na vuishoue in padwoede” (Azzakani, 2000:1) “ Weermaglid rand ma en seun aan uit padwoede”(Stiehler, 2001:3), staaf die bogenoemde stelling. Vanweë die feit dat die media geneig is om slegs berigte wat die meeste sensasie wek te publiseer is dit nodig om die omvang van die probleem vas te stel. Howard Fienburg , (in Zeman, 1998:1) is van mening dat padwoede meestal deur die media aangevuur word en dat die probleem nie so ernstig is as wat beweer word nie. Volgens Fienburg is die term padwoede nie wetenskaplik gedefinieer nie en veroorsaak die tekort aan 'n definisie dat byna enige aggressiewe gedrag deur 'n motorvoertuigbestuurder as padwoede gekategoriseer word.

Die term padwoede is 'n konsep wat deur die media bekend gemaak is. Dit word gebruik om te verwys na insidente van ekstreme woede wat gewoonlik op aggressiewe en

gewelddadige gedrag uitloop. Hierdie gedrag kan wissel van woordewisselings, gebare, aanranding en selfs die gebruik van wapens. Onverantwoordelike bestuurders se gedrag word nie meer as roekeloos geklassifiseer nie, maar wel as aksies van padwoede. Padwoede word dikwels deur die media as ‘n epidemie beskryf. Die volgende mediaberigte gee ‘n aanduiding hoekom padwoede in hierdie lig beskou word.

1.3.1.1 Buitelandse mediaberigte rakende padwoede

‘n Motorvoertuigbestuurder het in 1997 in Washington, Verenigde State van Amerika, in so ‘n mate gefrustreerd geraak dat hy ‘n stadigbewegende motorvoertuig genader het en die passasier doodgeskiet het (Hennessy & Wiesenthal, 1999:411). Verder berig Mizell (1997:3) dat ‘n 21 jarige student doodgeskiet is nadat hy te lank geneem het om sy motoralarm af te skakel.

Op 20 Februarie 1994, in Massachusetts, VSA, het Donald Graham vir Michael Blodgett met ‘n kruisboog doodgeskiet nadat hulle betrokke geraak het in ‘n verkeersdispuut op die snelweg. In Boston, VSA in 1999 is ‘n busbestuurder deur ‘n motorvoertuigbestuurder aangerand na afloop van ‘n argument wat ontstaan het as gevolg van ‘n verkeersinsident (James & Nahl, 2000:95).

Gedurende 1999 is verskeie insidente van padwoede aangemeld in Salt Lake City in die VSA. Berigte wat in hierdie betrokke jaar in die media verskyn het is onder andere die volgende. ‘n Motorvoertuigbotsing het in Februarie uitgeloop op ‘n skietgeveg waarin een van die motorvoertuigbestuurders gedood is. In Maart het ‘n man uit woede skote begin vuur op ander motoriste. ‘n Vyf-en-sewentigjarige bestuurder het ‘n ander motoris aangerand nadat daar vir hom toeter gedruk is. In ‘n verdere insident is ‘n vrou 15 jaar tronkstraf opgelê nadat sy ‘n ander motoris aangerand het in ‘n padwoede voorval (James & Nahl, 2000:94).

1.3.1.2 Mediaberigte in Suid-Afrika rakende padwoede

Soortgelyke insidente van padwoede, soos reeds hierbo genoem, kom algemeen op Suid-Afrikaanse paaie voor. Parirenyatwa, direkteur van paaie, vervoer, onderwys en kommunikasie in die Departement van Vervoerwese (It's safer to forgive than to blow your cool while driving, 1997:2) beskryf Suid-Afrika as een van die lande met die hoogste vlakke van padwoede. 'n Man het 'n motoris doodgeslaan omrede die persoon na sy vriendin gestaar het (It's safer to forgive than to blow your cool while driving, 1997:1). In 'n ander padwoede insident is 'n man verlam nadat 'n motoris hom met 'n byl oor die kop geslaan het (Now it's all uphill for the road rage brigade, 1997:1).

In 1999 is die Suid Afrikaanse publiek versoek om te help met die opsporing van 'n bestuurder wat 'n 46 jarige man met 'n hokkiestok doodgeslaan het, nadat hy vir hom ligte geflits het (Shota, 1999:1). Die bestuurder is later deur 'n lid van die publiek geïdentifiseer as Mnr. Graeme Eadie. Hy is op 15 November 2000 skuldig bevind aan moord. Volgens 'n media berig is hy 15 jaar tronkstraf opgelê waarvan 5 jaar opgeskort is (Moordenaar Eadie se eerste nag in tronk, 2000:3).

Op 22 September 2000 is Radio 702 genader om van hulp te wees in die opsporing van 'n rooi Nissan E20 minibus taxi. Die bestuurder van die minibus taxi het 'n skoot afgevuur op Mnr. Pieter Pienaar die bestuurder van 'n Ford Tracer, waarna Mnr. Pienaar onmiddelik die polisie asook Radio 702 in kennis gestel het. Effektiewe samewerking van die publiek het gelei tot die arrestasie van die bestuurder van die minibus taxi (Radio to the rescue in road shooting, 2000:5).

Die Beeld het berig dat Mnr. I. Nhlapo doodgeskiet is deur 'n roekelose bestuurder in Doornfontein, Johannesburg. Die skietvoerval het plaasgevind nadat Mnr Nhlapo die motorbestuurder verbygesteek het (Van Zyl, 2001:2). Ongeduld is 'n belangrike faktor in padwoede. Hierdie stelling word gestaaf deur die volgende media berigte. Mnr S. Whitehead is wreed aangerand omrede hy volgens sy aanvaller te stadig gery het (Pienaar, 2001:1). Mnr Roelf Strydom is dood nadat die bestuurder van 'n BMW drie

skote op hom gevuur het. Die insident het plaasgevind nadat die bestuurder van die BMW vir Mnr Strydom ligte geflits het omdat hy volgens hom te stadig gery het (Van Niekerk, 2001:1).

In die middestad van Johannesburg is die lewe van nog 'n motorvoertuigbestuurder geëis tydens 'n padwoede insident wat plaasgevind het op 2 Augustus 2001. Mnr M. Materane het met sy motorfiets in 'n Nissan bakkie vasgery. 'n Rusie het ontstaan waarin die bestuurder van die Nissan Mnr Materane doodgeskiet het (De Lange, 2001:1). Nog 'n motoris is doodgeskiet nadat hy voor 'n ander motorbestuurder ingeswaai het om sodoende 'n slagat in die pad te vermy (Man shot dead in road row, 1998:1).

Ses skote is op twee verslaggewers van die Pretoria News koerant gevuur nadat hulle in 'n verkeerde baan ingedraai het (Peete, 2001:1). Me J. Dube is aangerand nadat sy van die pad afgedwing is deur 'n ander motorbestuurder (Steenkamp, 2001:1).

1.3.2 Sosiale impak van padwoede

Die media asook ander instansies soos byvoorbeeld die Verkeersdepartement het reeds hul kommer uitgespreek oor die toenemende voorkoms van padwoede insidente. 'n Studie in Washington DC gedurende 1997 (Petri,1997:6), het aan die lig gebring dat die Amerikaanse gemeenskap groter vrees toon vir geweld op 'n snelweg as vir bendegegeweld. Dit dien gemeld te word dat aggressiewe bestuurstyle huidiglik as die mees algemene vorm van motorbestuur beskou word. Ander motoriste word nie in ag geneem nie omrede bestuurders geneig is om slegs op hul bestemming en hul eie veiligheid te fokus.

Agterlosige en nalatige bestuur word as die hoofbron van gevaar op Suid-Afrikaanse paaie beskou. Aggressiewe handeling word toenemend as 'n groter kommer beskou. Die gevaar van aggressiewe bestuursgedrag word vererger deurdat motorvoertuigbestuurders ontken dat hulle hierdie tipe gedrag op die pad openbaar. Sielkundiges is van mening dat

padwoede, eerder as 'n sosiale probleem en nie as 'n genetiese probleem beskou moet word nie (Robertson, 2001:3).

'n Studie in die VSA, gedurende Januarie 1995, het aan die lig gebring dat bestuurders se gedrag op die paaie oor die afgelope paar jare versleg het (AAA Foundation for Traffic Safety, 1997:2). Instansies soos onder andere die National Highway Traffic Safety Administration en die Automobile Association het dit begin nodig ag om meer navorsing rondom padwoede te doen om sodoende die groeiende probleem aan te spreek.

Tydens 'n kongres is padwoede as 'n sosiale probleem deur die United States House of Representatives, Subcommittee on Surface Transportation asook die Committee on Transportation and Infrastructure geïdentifiseer. Die kongres wat gedurende Julie 1997 in Washington DC gehou is, het gedien as 'n forum vir kenners om hul persepsies rakende die sosiale impak van padwoede uit te spreek. Verder het die voorsitter van die Subkomitee van Vervoerwese, Regter Thomas E. Petri (1997:4), daarop gewys dat aggressiewe bestuurders gedurende 1995 verantwoordelik gehou kan word vir bykans die helfte van die botsings wat op snelweë in New York, VSA plaasgevind het.

Bachus (1997:24) beweer dat 'n aggressiewe bestuurskultuur ontwikkel het. 'n Kenmerkende aspek van hierdie kultuur is die onbenullige redes wat padwoede veroorsaak. 'n Voorbeeld hiervan is wanneer een bestuurder 'n ander skiet omdat laasgenoemde voor hom ingery het. Redes wat dikwels vir die gedrag aangebied word kan uit die volgende aanhalings afgelei word, "Hy het voor my ingesny", "Sy wou my nie toelaat om verby te kom nie" en "Hy het te stadig bestuur"(Bachus, 1997:24).

Die kostes maar veral die sosiale impak van padwoede is volgens James en Nahl (2000:219) geweldig nadelig vir die samelewing. Hulle het die volgende lys van direkte en indirekte gevolge wat padwoede kan hê saamgestel:

- Die dodetal per dekade is ongeveer 425 000;
- Beserings per dekade is gemiddeld 35 miljoen, padgebruik-verwante beserings;

- Padwoede het verreikende finansiële implikasies;
- Dit veroorsaak swak gesondheid op die langtermyn;
- Dit dra by tot verhoogde daaglikse spanning;
- Paaie en snelweë veroorsaak vrees en bedreiging by die algemene publiek;
- Dit veroorsaak aangeleerde negatiewiteit wat lei tot 'n hoër voorkoms van selfgeldende gedrag; en
- Dit veroorsaak verlaagde produktiwiteit, omrede individue moeg en kwaad by die werk aankom.

Die impak wat padwoede op die samelewing het word benadruk deur die groter bewustheid wat oor die onderwerp heers onder die publiek. Tydskrifartikels in bekende populêre tydskrifte soos byvoorbeeld *Cosmopolitan* (Beukes, 2000:79), *Shape* (Sampson, 2001:21) en *You* (Van Tonder, 2000:18) ondersteun hierdie stelling. Artikels word geplaas waarin raad verskaf word rakende die vermyding van padwoede insidente asook wenke rakende hoe 'n padwoede insident hanteer moet word.

Die omvang van padwoede het in so 'n mate uitgebrei dat daar selfs op die internet webadresse, soos onder andere, <http://www.state.ia.us/government/dot/roadrage.htm>. en <http://www.stop-roadrage.com.main.html> geskep is. Padgebruikers in Maryland, New Jersey en Virginia in die VSA kon byvoorbeeld deelneem aan 'n projek om padwoede te verminder. 'n Spesiale noodnommer is aan hulle beskikbaar gestel wat hulle kon gebruik om persone aan te meld wat aggressief bestuur het (Motoring staff, 1998:1).

1.3.3 Insidensie van aggressiewe bestuur

'n Studie in Washington DC, het aan die lig gebring dat daar vanaf 1 Januarie 1990 tot en met 31 Augustus 1996, 10 037 insidente van aggressiewe bestuur was (Mizell, 1997: 38). In hierdie tydperk het ongeveer 218 persone gesterf en is 12 610 persone (insluitende passasiers) beseer wat in hierdie insidente betrokke was. Tabel 1 bied 'n uiteensetting van die hoeveelheid aggressiewe insidente soos wat dit per jaar voorgekom het in die bogenoemde tydperk.

TABEL 4: INSIDENTE VAN AGGRESSIEWE BESTUUR

1990	1 129
1991	1 297
1992	1 478
1993	1 555
1994	1 669
1995	1 708
1996	1 201
TOTAAL	10 037

Gedurende hierdie periode het ten minste 94 bestuurders in geboue vasgery as gevolg van woedeuitbarstings. In 22 gevalle het aggressiewe bestuurders doelbewus tussen groepe mense ingery. Voorts word daar deur Mizell beweer dat hoe ernstiger 'n ongeluk is, hoe waarskynliker is dit dat daar aggressie betrokke was. James en Nahl (2000:24) meld in hierdie verband dat aggressiewe bestuurders in vergelyking met dronkbestuurders, twee tot vier keer meer die dood van ander motoriste veroorsaak.

In Maart 1999 het die Daily News 'n lys gepubliseer van tien stede, in die VSA, wat die hoogste padwoede syfer toon. Die lys is saamgestel vanuit die getal noodlottige ongelukke wat toegeskryf kan word aan insidente waarin aggressiewe bestuur voorgekom het per 100 000 van die populasie. Hierdie tien stede is (James & Nahl, 2000:220):

- Riverside-San Bernadino, California;
- Tampa-St.Petersburg-Clearwater, Florida;
- Phoenix, Arizona;
- Orlando, Florida;
- Miami-Hialeah, Florida;
- Las Vegas, Nevada;
- Ft. Lauderdale-Hollywood-Pompano Beach, Florida;
- Kansas City;
- Dallas-Ft. Worth, Texas; en

- San Antonio, Texas.

Die omvang van padwoede in Suid-Afrika neig om dieselfde tendens te toon as wat in die buiteland plaasvind. In Pretoria, Gauteng, het daar sedert 1 Januarie 2000 tot en met 30 Junie 2000, 247 insidente van roekelose en nalatige bestuur voorgekom. Die Pretoria Verkeersdepartement het verder aangedui dat daar in dieselfde tydperk, in dieselfde omgewing 15 796 botsings was. Hennesy en Wiesenthal (1999: 410) beweer dat daar 'n opmerklike verband tussen aggressie en botsings bestaan. Hulle wys voorts daarop dat hierdie verhouding die gevaar van bestuurderaggressie onderstreep omrede dit bydra tot verhoogde ongeluksbetrokkenheid.

1.4 DOEL VAN STUDIE

Hierdie studie het dit ten doel om aggressiewe bestuursgedrag as 'n groeiende sosiale probleem te ondersoek. Daar sal voorts gepoog word om die volgende navorsingsdoelwitte te bereik:

- Tref motorvoertuigbestuurders 'n onderskeid tussen insidensies van padwoede en algemene bestuursgedrag? Hierdeur wil die navorser bepaal of motorvoertuigbestuurders oor die algemeen op 'n aggressiewe wyse bestuur en of hulle net met tye aggressiewe bestuursgedrag openbaar.
- Watter faktore hetsy in die padsituasie of buite die padsituasie predisponeer aggressiewe gedrag op die pad?
- Wat is die emosionele impak van padwoede. Met ander woorde, watter tipes emosies word met aggressiewe padgedrag geassosieer?
- Is daar uit die oogpunt van die motorvoertuigbestuurder moontlike oplossings vir aggressiewe bestuursgedrag?

Daar sal spesifiek gefokus word op die belewenisse van die motorvoertuigbestuurders wat padwoede ervaar. Die studie sal dus poog om die motorvoertuigbestuurder se ervarings, emosies en redes vir aggressiewe bestuursgedrag, vas te stel. Ter afsluiting sal

daar moontlike aanbevelings gemaak word ten opsigte van bekamping van aggressiewe bestuursgedrag.

1.5 GEVOLGTREKKING

Dit blyk duidelik uit die voorgaande bespreking dat padwoede 'n samelewingskwessie is wat nie geïgnoreer kan word nie. Die talle mediaberigte wat uitgelig is, is slegs 'n aanduiding van die aggressiewe gebeurtenisse wat daaglik op die paaie plaasvind. Dit is dus noodsaaklik om die probleem aan te spreek. Dit kan slegs gedoen word deur navorsing rondom padwoede te onderneem om sodoende aanbevelings te kan maak wat werklik 'n impak op hierdie probleem kan hê.

2. HISTORIESE PERSPEKTIEF EN AFGEHANDELDE NAVORSING

2.1 INLEIDING

Volgens oorlewering was daar in die agtste en negende eeu VC, 'n Griekse god van vuur en uitvinding wat drie wiel voertuie gebou het, wat met behulp van hul eie krag van een punt na 'n ander kon beweeg. Homer (Automotive history: Why is it called an “automobile”, 2002:1) het na hierdie konstruksies verwys as “self-moved, obedient to the gods”-konstruksie. In teenstelling met historiese geskifte kon antieke filosowe en skrywers nie voorsien dat hulle voorspellings in der waarheid die aankondiging van een van die grootste sosiale probleme, naamlik padwoede sou wees nie. In die dertiende eeu het Roger Bacon, 'n Engelse filosoof en wetenskaplike verklaar dat “cars can be made so that without animals they will move with, unbelievable rapidity”(Automotive history: Why is it called an “automobile”, 2002:1). Selfs kunstenaars het gestalte gegee aan die sosiale impak van vervoermiddels. Binne die “Museum of Depressionist Art” is daar 'n skildery deur Leonardo DiCapriovinci getiteld “Road Rage 1512”. Die skildery is 'n uitbeelding van een van die tragedies van die vroeë Renaissance, naamlik die toestand van die paaie asook die gedrag van die perderuiters. In 1512 is daar 'n beraamde 1 800 insidente van geweldadige padgedrag op die pad tussen Verona en Padua gerapporteer. Ruiters het met geweld gereageer op die geringste tekens van onvriendelikheid (Jurick & Hagardorn, 2001:1).

2.2 HISTORIESE PERSPEKTIEF

Dit is onafwendbaar dat 'n persoon wat van punt A na punt B wil beweeg, en nie graag wil loop nie, gebruik sal moet maak van 'n voorwerp of 'n ander persoon wat hom sal kan dra. In Oosterse lande is daar gebruik gemaak van slawekinders om persone rond te trek, terwyl die Jakobeinse adelstand hul drastoele gehad het, waarin hulle vervoer is deur ander persone. Die perd is egter 'n dier wat van die vroegste tye af aangewend is as 'n werkdier en as vervoermiddel vir die mens. Tradisioneel kan die eerste gebruik van perde

op hierdie wyse toegeskryf word aan koning Melizysus van Thessaly in die sogenaamde “Golden age of Saturn”.

Die perd kan beskou word as die mens se aanvanklike primêre bron van vervoer. Spesifieke rasse is geteël sodat hierdie diere effektief gebruik kon word vir die verrigting van verskeie take en funksies. Muile, osse en selfs honde is egter ook ingespan om een of ander rytuig te trek. ‘n Tipe sleë kan beskou word as die eerste primitiewe vervoermiddel. Dit het bestaan uit ‘n platform wat gemonteer is op twee ysters (McComb, 1974:8).

Vervolgens sal die historiese verloop in verband met die psigologiese impak wat die ontwikkeling van die motorvoertuig veroorsaak het, bespreek word.

2.2.1 Griekse en Romeinse eras

Die gebruik van die sleë het mettertyd plek gemaak vir ‘n baie meer gesogte en opwindende vervoermiddel naamlik die Strydwa. Hyksos die sogenaamde “shepard king” van die Ooste het die strydwa gebruik om Egipte rondom 1700 VC in te val. Die ontwerp is later oorgeneem deur die Grieke, Romeine en antieke Britte.

Alhoewel dit ‘n “baie vinnige” vervoermiddel was, was dit baie ongemaklik. Die Britte het die strydwa eerste op so ‘n wyse aangepas dat dit passasiers kon vervoer. Dié idee is oorgeneem deur die Romeine en hulle het ook daarop verbeter. So is ‘n reeks verskillende strydwaens ontwerp om passasiers te vervoer en aflewings te doen. Die paaie in Rome was van so aard dat reise met vervoermiddels so gerieflik as moontlik gemaak moes word (McComb, 1974:9).

Die Griekse en Romeinse strydwa wedrenne was egter veral populêr en dateer so ver terug as die sesde eeu VC. Daar was gewoonlik twaalf spanne perde wat ongeveer vier tot twaalf keer per dag gekompeteer het. Die *quadriga* of te wel die vier perd resies, is bekend gestel in 680 VC en die twee perd resies, *biga* in 408 VC. Onderskeidelik het vier groepe gewoonlik aan die resies deelgeneem. Hierdie groepe kon uitgeken word aan die

kleure, naamlik blou, rooi, wit en groen, van die verskillende vaandels wat hulle gebruik het (Chariot Races, 2002:1).

Strydwa wedrenne was een van die sosiale hoogtepunte van die Romeinse bevolking en het soveel populariteit geniet vanweë die plesier wat dit aan die gemeenskap verskaf het. Hierdie wedrenne was egter meerdoelig in die sin dat dit ook 'n politiese rol gespeel het, aangesien dit energie vanuit die gemeenskap wat moontlik kon ontaard in massa protes en onrus, teen die Romeinse Ryk, gekanaliseer het. Met die verloop van die wedrenne het die emosies gewoonlik op sowel die baan as onder die toeskouers begin hoog loop. Aggressie en geweld het dikwels deel uitgemaak van die opwinding.

Daar het verskeie wyses bestaan waarop spanne op 'n oneerlike wyse die wedrenne probeer wen het. Fanatiese ondersteuners het selfs so ver gegaan as om vloeke te plaas op die opponente van hul gunsteling spanne. Die volgende is 'n voorbeeld van een van die tipe vloeke wat gebruik is:

“Help me in the Circus on 8 November. Bind every limb, every sinew, the shoulders, the ankles and the elbows of Olympus, Olympianus, Scortius and Juvencus, the charioteers of the Red. Torment their minds, their intelligence and their senses so that they may not know what they are doing, and knock out their eyes so that they may not see where they are going-neither they nor the horses they are going to drive. (translated by H.A.Harris, *Sport in Greece and Rome*, 235-36, in McManus, 1999:2).

Aggressiewe gedrag wat deur deelnemers getoon is, was as normaal beskou en ook as baie nodig geag om te kon wen. Na die val van die Romeinse Ryk het al hierdie tegnologie tot niet gegaan en sou vervoermiddels eers weer herleef met die begin van die Renaissance.

2.2.2 Britse perspektief

Teen die laat dertiende eeu is perdekarre toenemend waargeneem in die meer welvarende Europese stede. Hul ontwikkeling was egter baie stadig en nuwe ontwerpe was meestal afkomstig van Nederland, die Hongarye en later Engeland. 'n Rede vir die stadige tempo

van ontwikkeling kon die wydverspreide vooroordeel wees wat reeds sedert die Romeinse tye teenoor vervoermiddels ontstaan het. Daar is geglo dat dit nie manlik is om van voertuie gebruik te maak nie. Voorts is dit as dekadent beskou om in 'n voertuig te ry. Owerhede het van tyd tot tyd gepoog om deur middel van wetgewing die gebruik van vervoermiddels te beperk. Die volgende aanhaling in McComb, (1974:9) beeld duidelik die geweld uit wat soms voorgekom het tydens die ontwikkeling van die motorvoertuig.

“Going through Smithfield I did see a coach run over a coachman’s neck and stand upon it, and yet the man rose up and was well after it, which I thought a wonder”
-The Diary of Samuel Pepys, April 8, 1669

Die motorvoertuig is in 1886 in Duitsland deur Benz en Daimler gepatenteer. Alhoewel hierdie tegnologiese vooruitgang daarop gemik was om die leefwyse van die breë publiek te vergemaklik, is die koms van die motorvoertuig nie goedgundstelik in Brittanje ontvang nie en is dit eerder as 'n sosiale kopseer beskou. Die grootste kritiek is uitgelok deur die wyse waarop motorvoertuie bestuur is.

Britse owerhede het gepoog om wat hulle na verwys het as “furious driving” (aggressiewe bestuursgedrag) te bekamp deur middel van wetgewing. Hierdie tipe bestuursgedrag het veral voorgekom wanneer individue laat in die aand bestuur het, nadat hulle kroë besoek het.

Wetmakers het met die 1832 Stage Carriage Act vir die eerste keer gepoog om beheer uit te oefen oor die wyse waarop motorvoertuie bestuur is. Die wet stipuleer die volgende:

“If the Driver or Conductor of any Stage Carriage, or any other Person having the care thereof ...shall through Intoxication or Negligence, or by Wanton and Furious Driving, or by or through any other Misconduct, endanger the Safety of any Passenger or Person...every such Person so offending shall forfeit Five Pounds.”
(Willet, 1971:64)

Die Highway Act van 1835 artikel 78 asook die Town Police Clauses Act van 1847 maak onder andere melding van hierdie aggressiewe bestuursgedrag asook die gepaardgaande straf wat bestuurders toegemeet sal word indien hulle hierdie gedrag sou openbaar. Die

ontwikkeling van die motorvoertuig is tegemoet gegaan met al hoe meer teenstand. Plaaswerkers het motoriste geweldig aangeval met uitroepe soos byvoorbeeld “Down with all machinery!” (McComb, 1974:17). Opposisie vanaf voorstanders van lokomotiewe is verkry asook vanaf die persone in beheer van tolpaaië. Tolheffings was op sommige paaië tot twaalf keer meer as die van perdekarre. In die vroeë 1860's is daar 'n gelyke tolheffingstelsel ingebring. Die oorwinning was egter van korte duur omrede daar in 1865 wetgewing deur die Parlement neergelê is wat bepaal het dat alle motorvoertuie by 'n spoedbeperking van 4 mph moes hou, gepaardgaande met drie persone wat onder andere 60 tree met 'n rooi vlag voor die motorvoertuig moes loop. Hierdie verwickeling het bykans die motorindustrie gekelder.

Op 28 Januarie 1896, in Peckham, Kent, het Walter Arnold die eerste persoon geword wat suksesvol aangekla is vir die oorskryding van die spoedgrens. Hy is deur 'n polisiebeampte gearrester wat hom per fiets agterna gesit het, nadat hy ongeveer agt myl per uur binne 'n twee myl per uur zone bestuur het en is een shieling beboet (National Motor Museum, 2001:1). Hierdie insident kan beskou word as een van die eerste voorbeelde van roekelose bestuursgedrag.

Willet (1971:64) maak daarvan melding dat die Britse tydskrif “The Times” oorval is met groot hoeveelhede korrespondensie waarin die publiek se misnoë met die motorvoertuig uitgespreek is. Op 15 Desember 1900 het 'n artikel in die Times verskyn waarin dit gestel is dat dit nie verrassend is dat die motorvoertuig 'n objek van haat geword het nie. Hierdie stelling is gemaak omrede daar van die motorvoertuigbestuurders was wat geen respek getoon het vir die inwoners van die woonbuurte waardeur hulle gery het nie. Hulle het roekeloos bestuur en lawaai gemaak. In verdere korrespondensie was daar klagtes gewees dat perde ontstel en beledig word deur verbygaande motorvoertuigbestuurders (Willet, 1971:64).

Die algemene weerstand wat ontwikkel het teenoor die motorvoertuig het ook tot uiting gekom in die kunste. 'n Blyspel deur Gilbert en Sullivan genaamd Mr. Jericho het in een van die tonele 'n verwysing gemaak na die probleme rondom motorvoertuie. Die blyspel

is vir die eerste keer in 1893 in die Savoy teater in London opgevoer. Die volgende verwysing na aggressiewe bestuursgedrag kom in die toneelstuk voor:

- Horace:* There would be no more exhilarating rides for you to Marshall and Snellgrove's, with your Horace at the ribbons.
- Michael:* These are vain regrets, my boy. Remember that your bus is totally disabled, and that the last post tonight will probably bring you a dismissal from the Company's service for furious driving.
- Horace:* True, father.

Die belang van hierdie gedeelte lê in die verwysing na “furious driving”. In hedendaagse terminologie kan hierdie term vervang word met padwoede. Die aanname kan dus gemaak word dat padwoede ‘n verskynsel is wat bykans net so oud is soos die motorvoertuig self.

Teen 1903 het die vrees begin ontstaan dat die publiek die wet in eie hande sou neem indien die regering nie sterker teen motorvoertuigbestuurders sou optree nie. Alken (in McComb, 1974:10) het in 1828 voorspel dat chaos en verwarring sou ontstaan indien die gebruik van die motorvoertuig populêr sou word. Lord Camperdown het in die House of Lords verslag gelewer van voorvalle waar lede van die publiek bottles na motoriste gegooi het, die paaie met spykers bestrooi het en na die agterbande van motorvoertuie geskiet het. Die term “furious driving” word vandag nog steeds in Engeland gebruik om na aggressiewe bestuursgedrag te verwys.

2.2.3 Amerikaanse perspektief

Geen ander historiese gebeurtenis het die lewens van die Amerikaners gerevolusioneer soos die koms van die motorvoertuig nie. Fisher het reeds so vroeg as die 1830's ‘n suksesvolle stoomaangedrewe rytuig gebou. Teen 1893 het John Lambert van Ohio, VSA en Henry Nadig van Pennsylvania, VSA reeds daarin geslaag om hul eie motorvoertuie te bou. Die Duryea broers van Massachusetts was kort op hul hakke in ‘n poging om ook hul eie ontwerp die lig te laat sien. Alhoewel daar slegs ‘n paar amateur motorvoertuig

ontwerpers en -bouers was, is daar reeds op 2 November 1895 'n motorresies gehou, met prysgeld ter waarde van \$5 000 wat deur die Chicago Times-Herald uitgelooft is.

Henry Ford het eers in 1903 die Ford Motor Maatskappy gestig. Die eerste motorvoertuig wat deur Ford vervaardig is, was die twee silinder Model A Ford. Dit is gevolg deur die vier silinder Model B Ford. Henry Ford is egter bekend vir sy Model T Ford wat beskou word as die eerste ware universele motorvoertuig en na verwys word as “tin lizzy” (Automotive history: Why is it called an “automobile”?, 2002:10).

Die sosiale revolusie wat die motorvoertuig meegebring het, het veral 'n impak op die plaasgemeenskappe gehad. Dit was nou moontlik vir kinders om skool toe te gaan en dorpe kon nou meer as net twee maal per jaar besoek word. Plaasbewoners het nou ook toegang verkry tot beter dienste en fasiliteite. Te midde van hierdie verbeterde omstandighede was daar egter nog min paaie in Amerika en die bestaandes was swak. Wetgewing het ook verskeie beperkings op motorvoertuigbestuur geplaas. Daar is bepaal dat 'n vlagman 'n 100 tree voor die motorvoertuig moes loop. Stoomaangedrewe voertuie moes goedgekeur gewees het deur die Stadsraad en daar is voorts van hul operateurs verwag om in besit van 'n ingeneurslisensie te wees. Die verkryging van so 'n lisensie het behels dat 'n persoon vir etlike jare 'n vakleerling by 'n brandweerstasie moes wees (Automotive history: Why is it called an “automobile”?, 2002:14).

Die motorvoertuig het ongekende vryheid meegebring deurdat dit 'n persoon in staat gestel het om te reis waarheen en wanneer hy wou. Saam met hierdie vryheid en gerief het daar egter ook sekere probleme begin ontstaan. As gevolg van die toenemende aantal motorvoertuie en die gesamentlike verkeersprobleme wat dit meegebring het, is die staat van Cleveland genoodsaak gewees om in 1914 verkeersbeamptes aan te stel. Ten einde die verkeer beter te reguleer is daar in dieselfde jaar 'n verkeerslig opgerig.

2.2.4 Suid-Afrikaanse perspektief

Op 22 Desember 1896 het die eerste motorvoertuig, 'n twee silinder 1.5 pk Benz-Velo Voiturette vanaf Mannheim, Duitsland in Suid-Afrika gearriveer. Die eienaars van die voertuig was Mnr. J.P. Hess en Mnr. A.E. Reno van Pretoria. Dié motorvoertuig, wat beskou is as die wonder van die eeu, is aan President Paul Kruger asook die publiek getoon in Januarie 1897. Hierdie tentoonstelling het plaasgevind op die Berea skougronde in Pretoria. Met 'n topspoed van 14 myl per uur het dit 'n nuwe era aangekondig. Dit sou 'n oplossing bied vir die probleme wat ondervind was met perdesiektes soos runderpes en die hoë pryse van voer (The invention of the age, 2002:2).

Vir 'n meer landelike Suid-Afrika sou die motorvoertuig nuwe vereistes stel. Paaie wat geskik was vir ossewaens en perdekarre het oornag onvanpas en tweedegraads geword. Die regeringsadministrasie was ook nie voorbereid op die nuwe tegnologie nie. Vir die eerste paar jaar was die eienaars van motorvoertuie op hulself aangewese in terme van die regulering van voertuie en paaie.

Met verloop van tyd het die bewondering vir die motorvoertuig plek gemaak vir frustrasie. Beeste en perde is ontstel deur die meganiese voertuie, en wrywing het begin ontstaan tussen eienaars van motorvoertuie en eienaars van perdekarre. Hierdie wrywing sou voortduur vir so lank as wat diere en motorvoertuie dieselfde paaie gedeel het.

Die eerste motorvoertuig organisasie is in 1901 in Kaapstad gestig en het bekend gestaan as die Automobile Club of South Africa. Hierdie organisasie het onmiddelik begin om te veg vir beter paaie en geriewe vir motorvoertuigbestuurders. Die aantal motorvoertuie het egter baie stadig gegroei ook vanweë die feit dat die Anglo-Boere oorlog eers in 1902 geeëndig het. Die eerste registrasie van 'n motorvoertuig in Johannesburg het in 1904 plaasgevind. Die eerste grootmaat invoere van motorvoertuie vanuit Amerika het eers in 1906 'n aanvang geneem. (Automobile Association of South Africa, 2002:1).

2.3 AFGEHANDELDE NAVORSING

2.3.1 Inleiding

Opnames gedurende die Arrive Alive Campaign (Department of Transport, 2000:2) toon dat een van die hoofoorsake van dood op paaie roekelose en nalatige bestuur is. In verband hiermee word daar gemeld dat padwoede die motoris in 'n minder verantwoordelike bestuurder verander wat dan 'n gevaar vir sy mede-padgebruikers word. Die voorkoms van padwoede kan toegeskryf word aan 'n wye verskeidenheid redes. Navorsers soos James en Nahl, Martinez, Cloete en verskeie ander het ondersoek gaan instel na moontlike verklarings vir padwoede. 'n Bespreking van hierdie oorsake sal nou volg:

2.3.1.1 Kultuur van disrespek asook bestuurderhoudings

Die gemeenskap waarin 'n individu opgevoed is, dra aan hom sekere kulturele gebruike houdings en sienswyses oor. Die oordra van hierdie kulturele norme en waardes stel die persoon in staat om op bepaalde wyses binne bepaalde situasies op te tree. 'n Individu wat 'n motorvoertuig bestuur in die onmiddellike omgewing van ander padgebruikers, bevind hom-of haarself in so 'n sosiale situasie. Die kultuur van die gemeenskap waarin die individu gesosialiseer is dikteer dikwels die optrede wat daardie individu sal openbaar.

Uit die talle nuusberigte, afgehandelde navorsing en mondelingse weergawes rakende padwoede insidente, wil dit voorkom asof die samelewing 'n hoër toleransie vir aggressiewe gedrag op die pad ontwikkel het. Sharon Rodine, 'n Amerikaanse politikus, het die opmerking gemaak dat daar 'n nood vir hoflikheid in die samelewing is (James & Nahl, 2000:28). Dieselfde stelling kan van toepassing gemaak word op padgebruikers. Dit het die norm geword om onbeskofte, selfgeldende en aggressiewe padgedrag te openbaar. 'n Uitvloeisel van hierdie houdings op die pad, is 'n nuwe meer aggressiewe bestuurskultuur.

Hierdie bestuurskultuur word deur ouers aan hul kinders oorgedra. Meyer, Moore en Viljoen (1988:250) beklemtoon die feit dat gesagspersone 'n groot rol speel in die opvoeding van kinders, bloot as gevolg van die feit dat kinders hulle gedrag waarneem en dan daarvolgens handel. Indien dit vir die kind voorkom asof die ouer beloon word vir sy gedrag, sal die kind die gedrag aanleer en in die toekoms dieselfde gedrag toon. Mnr. R. Ingram (persoonlike mededeling, 24 Julie 2000), Waarnemende Verkeershoof Pretoria, is van mening dat die wyse waarop kinders gesosialiseer word, een van die moontlike oorsake van padwoede kan wees. Vanaf 'n vroeë ouderdom leer kinders verkeersreëls maar neem ook terselfdertyd waar hoe hierdie reëls en regulasies deur hul ouers verontagsaam en gekritiseer word. Sodoende word die kultuur van disrespek by die kinders gekweek.

Deborah Tannen se navorsing rondom die dinamiek van kulturele minagting, toon dat aggressiwiteit onder motoriste 'n disfunksionele element aan die motorvoertuigbestuur, as 'n sosiale aktiwiteit, verleen. Ter verduideliking van hierdie stelling kan verwys word na gevalle waar motorvoertuigbestuurders oordrewe verdedigend bestuur en gereed is om medepadgebruikers te kritiseer indien hulle sou fouteer (James & Nahl, 2000:28). Verskeie motoriste huisves die onrealistiese verwagting dat alle bestuurders soortgelyke bestuurstyle en bestuursvermoëns sal openbaar. Vanselfsprekend word daar nie aan hierdie verwagtinge voldoen nie en gevolglik word ander motorvoertuigbestuurders as minderwaardig beskou. Hierdie afkeurende houding lei tot die verontagsaming van verkeersreëls en word ook geïnkorporeer binne die kulturele norme-en waardesisteme.

Verskeie motorvoertuigbestuurders huldig die standpunt dat die oortreding van verkeersreëls nie werklik as 'n misdadig beskou kan word nie. Martinez (1997:33) poneer dat bestuurders hulself as onafhanklik en vry sien wanneer hul op die pad bestuur. Gevolglik sal enige ander bestuurder wat inbraak maak op hierdie vryheid, aangeval word. Chapman en Underwood (2000:40) meld dat motorvoertuigbestuurders geneig is om bevooroordeel te wees wanneer hulle situasies op die pad, waarin hulleself 'n rol

gespeel het, in herinnering roep. In samehang hiermee toon hulle ook 'n geneigdheid om insidente waar hulle deel in die blaam het, slegs selektief te beskryf. Hierdie waarneming ondersteun die bevinding dat motorvoertuigbestuurders oor die algemeen van mening is dat die kwaliteit van hul bestuursvermoë uitsonderlik en beter is as hulle medepadgebruikers.

Verskeie onderliggende sielkundige meganismes kan ook bydraend wees tot die voorkoms van aggressiewe bestuursgedrag en verkeersoortredings. Lawton, Parker, Manstead en Stradling (1997:1259) het twee tipes oortredings geïdentifiseer naamlik situasioneel, wat plaasvind as gevolg van 'n wanbalans tussen die ideale en die werklike omstandighede en 'n tweede tipe oortreding wat na verwys kan word as roetine oortredings. Laasgenoemde oortredings word gemotiveer deur instrumentele konsiderasies soos byvoorbeeld gemak en tydbesparing en word mettertyd gewoontevormend. Oortredings word ook gemotiveer deur die positiewe emosies wat dit wek. Daar word van reëls afgewyk bloot vir die plesier en opwinding wat daaruit voortspruit. Verdere bevindings dui aan dat motorvoertuigbestuurders positiewe emosies ondervind wanneer hulle aggressiewe gedrag op die pad toon. Hierdie aggressie word bestempel as 'n uitlaatklep vir frustrasies, maar ook as 'n bron van satisfaksie omdat 'n punt bewys is aan ander motorvoertuigbestuurders. Cloete (1989:81) meld dat emosies die volgende steurende en selfs ontwrigtende effek op motorvoertuigbestuurders kan hê:

- Oordeel kan belemmer word;
- Verswakte vermoë om omstandighede korrek te interpreter;
- Verkeerdelike beoordeling van optrede van medepadgebruikers;
- Neem hoë risiko besluite en handel dienooreenkomstig; en
- Beperkte vermoë om situasie te hanteer.

Selfgeldende bestuursgedrag het deel geword van die moderne bestuurskultuur. Padgebruikers is meestal nie bereid om opofferings te maak, soos om stadiger en versigtiger te bestuur nie. Blumenauer (1997:5) beweer dat een van die redes vir

aggressiewe gedrag op paaie die *laissez faire* houding is van motorvoertuigbestuurders ten opsigte van hulle verantwoordelikheid op die pad.

Die bestuur van 'n motorvoertuig word mettertyd tweede natuur. Dit word 'n aksie wat outomaties uitgevoer word en veroorsaak gevolglik dat bestuurders nie werklik meer konsentreer op wat hulle doen nie. Motorvoertuigbestuurders hou hulself besig met al hoe meer aktiwiteite wat hul aandag van die padsituasie kan aftrek. Hierdie aksies behels onder andere die praat op selfone, luister na die radio asook om te eet en bestuur. Nuwe voertuig modelle word toegerus met al hoe meer geriewe soos byvoorbeeld 'n plek om glase in te sit. Dit is hierdie tipe verbeterings wat die bestuurder se aandag verder aftrek.

Rudyard Kipling het reeds in 1904 die belangrikheid van die bestuurstaak asook die eise wat dit aan die bestuurder stel waargeneem en as volg verwoord:

“A horse in most harnesses does the work for which his driver is paid; and when the man is more than usual drunk the beast will steer him home. Not so the car. She demands of her driver a certain standard of education, the capacity of unflickering attention and absolute sobriety” (McComb, 1974:8)

'n Aggressiewe bestuurstyl kan beskou word as 'n wyse waarop die motorvoertuigbestuurder sy voertuig as instrument gebruik om sodoende uiting te gee aan sy aggressie en frustrasie. Die bestuurder voel dat hy homself in 'n veilige omgewing bevind, waar hy sy aggressie kan uitleef. In aansluiting hiermee merk Martinez (1997:21) op dat veiligheidsverbeteringe wat op motorvoertuie aangebring word, soos byvoorbeeld lugkussings, by die bestuurder 'n gevoel van onkwesbaarheid en onsterflikheid wek.

Bestuurders kan moontlik die persepsie huldig dat hulle hul bevind in 'n vakuum en dus gedrag openbaar wat hulle voorheen nie sou waag sonder hierdie veiligheidsmeganismes nie. Aansluitend hierby is Pitts (1997:30) van mening dat bestuurders wat aggressief op die pad reageer, geneig is om hul motorvoertuie as wapens te gebruik. Alhoewel daar van enige wapen gebruik gemaak kan word tydens 'n uitbarsting van padwoede, toon statistiek (Mizell, 1997:38) dat die mees algemene wapens wat gebruik word,

motorvoertuie en vuurwapens is. 'n Studie deur Mizell (1997:38) het aangetoon dat, 35% van die navorsingsdeelnemers, motorvoertuie as wapens gebruik het terwyl 37% vuurwapens gebruik het.

2.3.1.2 Invloed van geslag op aggressiewe bestuursgedrag

Die geslag van 'n individu bepaal in 'n mate die erns waarmee hy/sy die bestuurstaak opneem asook evalueer. Statistiek (Martinez, 1997:32) toon dat padwoede meer voorkom onder jong manlike bestuurders, tussen die ouderdomme 18 tot 26 jaar. Een van die redes wat aangevoer word vir hierdie bevindings is die feit dat hierdie groep bestuurders meer geneig is om op impulse te reageer. Verder huldig hulle die persepsie dat hulle te alle tye onafhanklik en ten volle in beheer van hul motorvoertuig is.

In die VSA verwys die algemene publiek na hierdie tipe bestuurders as “Double – O drivers”. Hulle word vergelyk met die “Double – O” agente in die bekende James Bond films, wat 'n sogenaamde lisensie het om dood te maak. Hierdie bestuurders bestuur asof hulle dieselfde voorreg het, dit wil sê om ander skade aan te rig, te beseer of selfs te dood.

Lawton et al. (1997:1259) wys daarop dat jeugdigheid en manlikheid sterk voorspellers is vir die voorkoms van verkeersoortredings. Hulle studie het aangedui dat spoedoorskrydings meer gereeld onder manlike as vroulike bestuurders voorkom. Die studie ondersteun verder die aanname dat 'n aggressiewe houding op die pad roekelose bestuursgedrag veroorsaak. Voorts word dit bevestig dat hierdie voortspruitende roekelose gedrag, verkeersoortredinge veroorsaak.

Manlike bestuurders is meer geneig om aggressie te toon en huldig ook meer positiewe sienings ten opsigte van die toon van aggressiewe gedrag. Die voorkoms van padwoede onder vroulike bestuurders is egter besig om toe te neem. Die motorvoertuig verskaf aan die bestuurder 'n mate van anonimiteit en deïndividualisasie. Geslagsverskille verdwyn, terwyl roekelose en aggressiewe bestuursgedrag toeneem.

2.3.1.3 Bestuurderspanning

Die volgende aanhaling bied 'n verduideliking vir die voorkoms van bestuurderspanning: "People tend to lash out at those who make them angry" (Bernstein, Roy, Srull & Wickens, 1988:675)

Die spanning en gejaagdheid wat individue in hulle daaglikse lewe ervaar, manifesteer soms in aggressiewe bestuursgedrag. Voorbeelde hiervan is wanneer motorvoertuigbestuurders pog om mekaar van die pad af te dwing, die skreeu van obsene aanmerkings en selfs die beskadiging van motorvoertuie. Hennesy en Wiesenthal (1999:410) merk op dat verlengde of herhaaldelike blootstelling aan spanningsvolle situasies gekoppel kan word aan verhoogde aggressie. Die gevaar van bestuurderaggressie word bevestig deur die verband wat dit met verhoogde ongeluksbetrokkenheid het.

Dié navorsers het in hul studie rakende verkeersopeenhopings, bestuurderspanning en bestuurderaggressie gefokus op die interaksies tussen die verskillende elemente teenwoordig in die padsituasie. Die resultate is dan gevolglik aan die hand van hierdie interaksionistiese interpretasie geëvalueer. Elemente van die padsituasie in interaksie met elemente van die individu, bepaal die spanningsvlakke van die betrokke motorvoertuigbestuurder. Indien die motorvoertuigbestuurder 'n spanningsvolle situasie op die pad ervaar het, ontwikkel hy die geneigdheid om alle daaropvolgende insidente wat op die pad mag ontstaan as spanningsvol waar te neem. Hy bestuur dan gevolglik of oordrewe versigtig of geweldig aggressief op grond van hierdie interpretasie. Situasionele invloede kan dus beskou word as 'n sterk bepaler van aggressiewe en afwykende padgedrag.

Die Sosiale Fasiliteringshiptese postuleer dat die ervare motorvoertuigbestuurder se bestuursvermoë veronderstel is om te moet verbeter in die teenwoordigheid van ander bestuurders. Hy of sy is veronderstel om minder verkeersoortredinge te pleeg en meer bedagsaam te bestuur met die minimale

hoeveelheid spanning. Die teendeel van hierdie stelling is egter meestal die geval. Yinon en Levian (1995:299), merk in hierdie verband op dat die teenwoordigheid van ander bestuurders 'n verhoging meebring in die frekwensie verkeersoortredinge wat 'n bestuurder pleeg. Die teenwoordigheid van ander motorvoertuigbestuurders kan beskou word as 'n vorm van sosiale druk. Die bestuurder verkeer onder konstante druk om hom/haarself te bewys as 'n goeie bestuurder. Hierdie begeerte om te presteer gaan gepaard met verhoogde spanning, gevolglik is die bestuurders geneig om meer verkeersoortredinge te pleeg.

2.3.1.4 Verkeersopeenhopings en padontwerp

Navorsing (Hennessy & Wiesenthal, 1999:410), het onlangs meer gefokus begin raak op die probleme wat motor- voertuigbestuurders op die pad ervaar. Die aantal motorvoertuie het merkbaar verhoog, met beperkte verhoging in die aantal publieke paaie en snelweë. Die resultaat is 'n kompetisie vir spasie, verkeersopeenhopings en 'n eskalering in die potensiële bronne van frustrasie, irritasie en spanning. Buiten die bogenoemde negatiewe gevolge van hoë verkeersdruk, word die motorvoertuigbestuurder se psigologiese en fisiologiese gesondheid ook aangetas.

Hennessy en Wiesenthal (1999:410), het bevind dat bestuurderspanning moontlik aanleiding kan gee tot verhoogde aggressiewe bestuur, swak konsentrasievlakke asook verhoogde ongeluksbetrokkenheid. Verkeersopeenhopings is deur hulle as 'n moontlike oorsaak vir die voorkoms van hierdie bestuurderspanning geïdentifiseer.

Verkeersopeenhopings kan beskou word as een van die mees algemene situasies wat op die pad aanleiding kan gee tot aggressiewe bestuursgedrag. Petri (1997:2) wys daarop dat verkeersopeenhopings die katalisator kan wees wat 'n individu se alreeds kort humeur kan laat opvlam. Hedlund (1997:15) ondersteun hierdie perspektief en voeg by dat verkeersopeenhopings moontlik die oorsaak is vir die openbaring van irrasionele gedrag deur motorvoertuigbestuurders. Padwoede dien as 'n voorbeeld van die irrasionele gedrag

wat deur bestuurders getoon kan word, in 'n poging om van frustrasie en aggressie ontslae te raak.

Verkeersopeenhopings gee aanleiding tot verhoogde frustrasies asook meer kompetisie tussen padgebruikers. Vir sommige motorbestuurders word die motorvoertuig 'n verlenging van hul eie persoonlike ruimte en is individue geneig om vyandig en verdedigend te raak wanneer hulle ervaar dat hul persoonlike ruimte binnegedring word (Lawton et al., 1997:1263). Dit kan dus gebeur dat 'n persoon wat voel dat sy persoonlike ruimte bedreig word, soos byvoorbeeld tydens 'n verkeersopeenhoping waar motorvoertuie feitlik teen mekaar staan, gedrag sal openbaar wat moontlik kan lei tot die besering van 'n ander bestuurder. Nerenberg (1997:45) identifiseer die bedreiging van 'n persoonlike ruimte as een van die belangrikste oorsake in die uitlokking van 'n aggressiewe impuls. Ter verduideliking van hierdie standpunt kan daar verwys word na 'n situasie waar een bestuurder (Motoris A) voor 'n ander (Motoris B), insny. Onmiddelik word Motoris B se persoonlike ruimte bedreig deurdat Motoris A nou te na aan hom is. Motoris B reageer nou met aggressie op hierdie bedreigende situasie.

Die doelwit van enige motorvoertuigbestuurder is om by 'n sekere bestemming uit te kom en gepaardgaande hiermee om in beweging te wees en in beweging te bly. Hoë volumes verkeer behels 'n situasie waar tipies 'n groter getal motorvoertuie teen 'n stadiger pas beweeg en selfs met tye totaal stil staan. Gevolglik vind doelwit- blokkering plaas en die individu bevind hom- of haarself vasgekeer in 'n situasie wat hoë vlakke van irritasie en spanning ontlok. Die ontstaan van padwoede binne so situasie word 'n algemene tendens. Die motorvoertuigbestuurder haal nou al sy frustrasies en aggressie uit op ander medepadgebruikers.

Die American Automobile Association, het 'n studie rakende aggressiewe bestuur laat onderneem. Dié studie het onder andere ondersoek ingestel na verkeersinsidente wat uitgeloop het op geweldadige gedrag. Nuusberigte en polisie verslae is gebruik as bronne om inligting te bekom. Motorvoertuigbestuurders wat genader is tydens die studie het 'n geneigdheid getoon om swak paaie te blameer vir die voorkoms van aggressiewe gedrag.

In die ontwerp van paaie moet daar rekening gehou word met die behoeftes van toekomstige padgebruikers. Dit sluit in hul fisieke en geestesvermoëns, asook die beste moontlike verkeersvloei. Cloete en Conradie (1984:12) stel dit soos volg: "Eweneens is die pad en die padomgewing 'n betekenisvolle element in die veroorsaking van verkeersonveiligheid". Volgens Shuster (1997:3) beraam die Departement van Vervoer in die VSA dat ongeveer 30% van alle noodlottige ongelukke op snelweë, die gevolg is van onvoldoende snelweg ontwerp is.

Petri (1997:2) verskaf twee redes vir die voorkoms van aggressie op paaie. Eerstens die vinnige pas van die moderne samelewing en tweedens verkeersopeenhopings. Martinez (1997:11) ondersteun hierdie siening en meld dat alhoewel die redes vir padwoede kompleks is, daar veral drie faktore is wat daarmee geassosieer kan word:

Eerstens is daar 'n gebrek aan verantwoordelike bestuursgedrag. Hierdie probleem ontstaan by die individu wat nie die vermoë het om motorvoertuigbestuur as 'n voorreg te beskou nie, maar 'n 'ek eerste' benadering volg. Motorbestuur vereis samewerking en is nie 'n kompeterende sport nie. Tweedens is daar verlaagde vlakke van verkeerswetstoepassing. Alhoewel daar jaarliks meer motorvoertuie op die paaie verskyn, bly die verkeerswetstoepassinghulpbronne relatief stagnant. Strenger wetgewing wat effektief toegepas word sal die boodskap deurstuur dat aggressiewe bestuursgedrag nie geduld sal word nie. Derdens identifiseer Martinez die groter hoeveelheid motorvoertuie op die paaie wat aanleiding gee tot verkeersopeenhopings.

2.3.1.5 Vorige oortredings

Buiten die feit dat verkeersoortredings as misdade beskou kan word, kom die kriminologiese belang van padwoede veral na vore in 'n studie wat deur Elander, West en French onderneem is. Hulle het bevind dat 'n positiewe verband tussen ongeluksbetrokkenheid en kriminele gedrag bestaan, soos byvoorbeeld winkeldiefstal en huisbraak, (in Meadows, Stradling en Lawson, 1998:417). Volgens hierdie outeurs kan die bestudering van aggressiewe bestuurders moontlik in die toekoms daartoe lei dat sosiaal afwykende persone vroeër geïdentifiseer kan word.

Padwoede lewer 'n groot bydrae tot die voorkoms van verkeersoortredings. Sommige bestuurders begaan oortredings bloot uit die positiewe emosies, soos byvoorbeeld verhoogde adrenalienvlakke, wat dit by hulle opwek. Lawton et al. (1997:1259) verwys hierna as die optimalisering van oortredings. Die bestuurder begaan oortredings aangesien hy die sisteem uitdaag en die persoon opwinding wil ervaar of moontlik die oortreding gebruik as 'n uitlaatklep vir aggressie.

Verkeersoortredings hou egter sekere ernstige gevolge in, soos finansiële, mediese en versekeringskoste asook fisiese en psigiese trauma. Koste wat Cloete en Conradie (1984:8) geïdentifiseer is, is as volg:

- Finansiering vir wetstoepassingsorganisasies;
- Finansiële verliese voortspruitend uit lewensverlies;
- Hospitalisasie; en
- Verlore arbeid asook verlore produktiwiteit.

2.3.1.6 Ander oorsake

Cloete en Conradie (1984:12) identifiseer die volgende faktore wat 'n verdere bydrae tot padwoede kan hê:

- Onvoldoende respek vir wetgewing;
- Slegs medepadgebruikers is onderhewig aan wetgewing;
- Die beskouing dat motorbestuur 'n reg is en nie 'n voorreg nie;
- Gebrekkige morele verantwoordelikheid;
- Onbedagsaamheid in 'n verkeersituasie; en
- Gewaagdheid, wat gemotiveer word deur 'n siening dat die spoedgrens slegs geld vir mense wat nie so goed kan bestuur nie.

2.4 GEVOLGTREKKING

In hierdie hoofstuk is dit duidelik dat tegnologiese vooruitgang en verbetering ten opsigte van voertuie sedert die vroegste tye voorkom. Die begeerte om telkens te verbeter op vervoermiddels was dus nog altyd 'n deel van die mens. Die koms van die motorvoertuig is egter nie deur alle mense verwelkom nie. Intendeel die ontwikkeling van die motorvoertuig was soms kontroversiël en is soms gekenmerk deur insidente van vyandigheid en teenstand. Ten spyte hiervan het die motorvoertuig tog die lig gesien en het dit die aanvaarde vervoermiddel geword in die Westerse wêreld. Die koms van die motorvoertuig het ook unieke negatiewe gevolge meegebring, soos byvoorbeeld aggressiewe padgedrag.

Hoewel navorsers en teoretici al gepoog het om die insidensie van aggressiewe padgedrag te ondersoek, is daar 'n leemte in navorsing oor hierdie onderwerp. Verskeie gevolgtrekkings kan gemaak word rakende die redes waarom aggressiewe padgedrag voorkom. Samevattend kan dit gestel word dat aggressiewe padgedrag 'n multi-dimensionele vraagstuk is. 'n Multi dissiplinêre benadering moet dus geïnkorporeer word om hierdie probleem effektief aan te spreek.

3. TEORETIESE ONDERBOU

Vervolgens sal verskeie teorieë bespreek word ten einde die onderhawige studie teoreties te funder.

3.1 FRUSTRASIE-AGGRESSIE HIPOTESE

3.1.1 Ontwikkeling van die Frustrasie-aggressie hipotese

Gedurende 1939, het 'n groep sielkundiges naamlik Dollard, Doob, Miller, Mowrer en Sears, wat verbonde was aan die Yale Universiteit, gepostuleer dat aggressie 'n direkte resultaat van frustrasie is (Bartol, 1995:187). Hulle was van mening dat mense wat gefrustreerd is, teenkating ervaar, verergd raak of bedreig voel en meestal aggressiewe gedrag toon. 'n Moontlike rede hiervoor is die feit dat aggressie meestal 'n natuurlike, selfs outomatiese respons op frustrerende omstandighede is. Derhalwe maak hulle die aanname dat persone wat aggressiewe gedrag vertoon gefrustreerd is. Hierdie aannames rakende die Frustrasie-aggressie hipotese kan soos volg opgesom word:

- Frustrasie lei altyd tot een of ander vorm van aggressie.
- Aggressie spruit altyd voort uit frustrasie.

In kort beteken dit dat gefrustreerde individue altyd 'n vorm van aggressie sal vertoon en dat alle aggressiewe aksies die resultaat van frustrasie is.

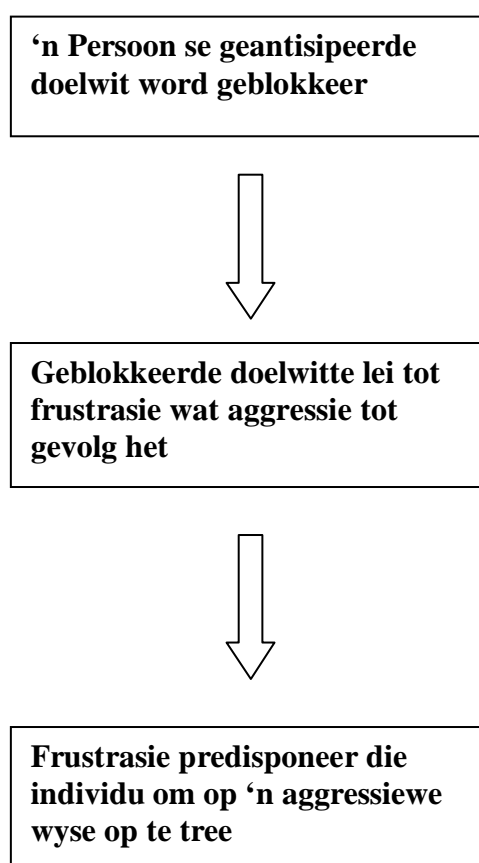
3.1.2 Die aangepaste weergawe van die frustrasie-aggressie hipotese

Leonard Berkowitz het in 1989 die frustrasie-aggressie hipotese hersien en in hierdie weergawe na frustrasie verwys as 'n onaangename ervaring. Hy was van mening dat 'n individu nie slegs gefrustreerd raak omrede hy iets kortkom nie, maar meer geneig sal wees om gefrustreerd te raak wanneer hy eerstens nie dit wat hy begeer kan bekom nie of tweedens omstandighede as onaangenaam ervaar wanneer hy verwag het om dit te geniet (Berkowitz, 1980:72). Frustrasie loop dus dikwels uit op aggressie juis vanweë die feit

dat dit 'n onaangename ervaring is. Volgens Berkowitz verhoog frustrasie dus die moontlikheid dat 'n persoon kwaad sal word en gevolglik aggressiewe gedrag sal vertoon.

Die hersiende weergawe van die frustrasie-aggressie hipotese berus op die volgende proses:

Figuur 1: Frustrasie-aggressie hipotese



3.1.2.1 'n Persoon se geantisipeerde doelwit word geblokkeer

Die eerste stap in die proses berus op die aanname dat frustrasie ervaar sal word indien gedrag wat gerig is op 'n spesifieke doelwit geblokkeer word. Die persoon verwag dus dat hy 'n sekere doelwit sal bereik. Wanneer dit nie realiseer nie reageer hy met aggressie

(Bartol, 1995:189). Individue sal geneig wees om 'n aggressiewe reaksie te toon indien hulle vermoed dat 'n ander persoon hulle doelbewus weerhou het om die doelwit te bereik of dat 'n ander persoon opsetlik gepoog het om hulle leed aan te doen. Selfbeheersing is dus hier van belang veral waar die individu vermoed dat hy/sy doelbewus in die bereiking van sy doelwit geblokkeer is.

Individue wat verhoed word om op 'n wyse op te tree wat voorheen belonings tot gevolg gehad het, is meer geneig om selfgeldende gedrag te vertoon. Hulle vertoon ook 'n groter mate van irritasie en frustrasie. Indien hierdie individue van geweld sou gebruik maak om hulle frustrasie te verminder, bestaan die moontlikheid dat hulle in ekstreme situasies selfs moord sal pleeg. Gedrag wat daarop gemik is om frustrasie te verminder, soos byvoorbeeld om te skreeu, kan versterkend wees en selfs herhaal word aangesien dit die persoon se emosionele opwekking verlaag (Bartol, 1995:103).

Frustrasie is geneig om meer intens te wees wanneer 'n persoon 'n hoë verwagting het om 'n sekere doelwit te bereik (Bartol, 1995:104). Persone wat antisipeer dat hulle 'n doelwit sal bereik, is van mening dat hulle beheer oor hul lewens het. Sodanige persoon sal dus groter frustrasie ervaar indien daar 'n blokkering in die bereiking van sy doelwit voorkom. Hoe meer intens en gereeld frustrasies in 'n individu se lewe voorkom, hoe meer sensitief en vatbaar raak daardie persoon vir daaropvolgende frustrasies. Dit blyk in hierdie opsig dat 'n persoon wat gereeld op 'n afwykende selfs onwettige wyse optree, moontlik voorheen verskeie en meer ernstige frustrasies ervaar het.

Kinders wat deur hulle ouers verwaarloos word ervaar meestal innerlike frustrasie. Dit veroorsaak 'n wantroue in alle ander volwassenes binne die sosiale omgewing. Hierdie algemene wantroue kom in ander situasies na vore soos byvoorbeeld in die skool. Dit verhoed die kind om emosionele bande met ander volwassenes te vorm. Mettertyd raak hierdie individue vyandig teenoor ander persone in die samelewing. Hulle tree uitdagend teenoor ander op en kan geen konfrontasie sonder aggressie hanteer nie. Frustrasie is dus die voorloper van die konsekwente aggressiewe en geweldadige gedrag wat getoon word deur die individu.

3.1.2.2 Geblokkeerde doelwitte lei tot frustrasie wat aggressie tot gevolg het

Sodra frustrasie ervaar word ontstaan daar 'n negatiewe affektiewe toestand by die individu of te wel 'n ongunstige emosionele staat. Die individu poog gewoonlik om so 'n toestand te verminder of te elimineer en om sodoende die wanbalans ten opsigte van die affektiewe so gou as moontlik te herstel. Een van die vinnigste wyses om die gemoedstoestand se ekwilibrium te herstel is om die frustrasie met 'n aggressiewe daad te neutraliseer. Volgens Berkowitz (in Bartol, 1995:103) produseer frustrasie soms aggressie as gevolg van die basiese verhouding tussen negatiewe affek en aggressiewe gedrag. Dit is dan ook die moontlike rede waarom onverwagte frustrasies wat voortspruit uit omstandighede wat as onregverdig beskou word sterker aggressiewe reaksies ontlok as verwagte frustrasies wat spruit uit omstandighede wat as regverdig beskou word.

Derhalwe word frustrasie as 'n potensiële oorsaak van aggressie beskou maar nie as die enigste faktor wat daartoe aanleiding gee nie. Frustrasie speel dus nie altyd 'n sentrale rol in die opwekking van aggressie nie (Bartol, 1995:104).

3.1.2.3 Frustrasie predisponeer die individu om op 'n aggressiewe wyse op te tree

Faktore soos byvoorbeeld, die persoon se interpretasie van gebeure, sy unieke reaksie op frustrasies asook sy vorige leerervarings, sal bepaal of hy aggressiewe gedrag sal toon al dan nie. Die toon van aggressie kan wel geïnhibeer word indien die individu 'n vrees vir bestrawwing het. Berkowitz (1980:346) stel dit dat frustrasie 'n algemene staat van opwekking veroorsaak. Hierdie staat van opwekking aktiveer 'n respons wat gepas is binne die omstandighede waarin die individu hom bevind. Die individu beoordeel dus die situasie en besluit of 'n aggressiewe respons geregverdig is al dan nie.

'n Verdere bydraende faktor wat aggressiewe gedrag predisponeer, is die teenwoordigheid van aggressie-ontlokkende stimuli binne die omgewing, soos byvoorbeeld die uitdagende houding van 'n ander persoon. Bartol (1995:188) meld dat die teenwoordigheid van hierdie stimulu die moontlikheid vir die voorkoms van

aggressiewe gedrag verhoog. Stimuli kan teenwoordig wees in die eksterne omgewing asook die interne omgewing. In hierdie opsig verwys die interne omgewing na die persoon se denke. Die eksterne omgewing verwys byvoorbeeld na 'n vuurwapen wat as sinoniem met aggressie beskou kan word. Navorsers (Bartol, 1995:188) toon dat aggressiewe mans meer geneig is om oor te gaan tot aggressiewe aksies indien 'n vuurwapen teenwoordig is, as aggressiewe mans wat met 'n ander voorwerp soos byvoorbeeld 'n raket gekonfronteer word.

Die volgende twee belangrike komponente van die frustrasie-aggressie hipotese is veral van belang in die onderhawige studie: Aggressiewe gedrag sal geopenbaar word, wanneer 'n persoon 'n ongewenste handeling as opsetlik beskou en, wanneer dié frustrasie (ongewenste handeling) 'n mate van weersin by die persoon wek (Bartol, 1995:189). Die intensiteit van die aggressiewe impuls is proporsioneel tot die intensiteit van die frustrasie. Indien die individu verhoed word om aggressief op te tree teenoor die bron van die frustrasie, kan dit gebeur dat die individu die aggressie na 'n ander bron verplaas of dit later openbaar wanneer hy veilig voel (Middlebrook, 1980: 296).

3.1.3 Berkowitz se verklaring van kriminele gedrag

Die frustrasie-aggressie hipotese kan aangewend word in die verklaring van kriminele gedrag. Bartol (1995:104) postuleer dat misdadigers se persoonlikhede in twee hoofkategorieë verdeel kan word, naamlik die individuele oortreder en die gesosialiseerde oortreder. Gesosialiseerde oortreders se gedrag word aangeleer deur middel van kondisionering en modellering. Aggressiewe en afwykende optrede kan dus as 'n uitvloeisel van hul interaksie met die sosiale omgewing beskou word. Die individuele oortreder se persoonlikheid kan beskou word as die produk van 'n langdurige en intense reeks frustrasies en onvervulde behoeftes. Hulle kan as te ware nie meer die frustrasies hanteer nie en reageer dus aggressief of afwykend sodra die frustrasies ondraaglik begin raak. Berkowitz voeg by dat beide modellering en frustrasie betrokke is in die ontwikkeling van 'n kriminele persoonlikheid. Die persoon se lewensgebeure sal bydra tot die ontwikkeling van 'n sekere misdadestyl: "Most lawbreakers may have been

exposed to some combination of frustrations and aggressively antisocial models” (Berkowitz in Bartol, 1995:104).

‘n Resente weergawe van die frustrasie-aggressie hipotese beklemtoon die belangrikheid van kognitiewe faktore in die veroorsaking van aggressie (Bartol, 1995:189). Hierdie uitbreiding van die frustrasie-aggressie hipotese staan bekend as die kognitiewe-neoassosiasie model. Die model inkorporeer die volgende twee stadiums:

Die eerste stadium verwys na ‘n onaangename gebeurtenis wat ‘n negatiewe affek produseer. Hierdie negatiewe affek kan ontstaan as gevolg van fisieke pyn of psigologiese ongemak. Psigologiese ongemak verwys byvoorbeeld na verbale beledigings. Alhoewel daar nie fisieke pyn teenwoordig is nie, kan beledigings of selfs vernederende opmerkings moontlik tot aggressie en selfs depressie lei. Hierdie emosies word vanselfsprekend geassosieer met negatiewe affek. ‘n Verskeidenheid emosies, denke en herinneringe word spontaan na vore gebring, wat weer geassosieer kan word met ‘n veg (aggressie) of vlug (vrees) reaksie.

Gedurende hierdie eerste stadium het bemiddelende kognitiewe prosesse beperkte invloed op die onmiddellike beoordeling van die situasie as weersinwekkend. Sommige individue sal onmiddelik reageer op grond van die aanvanklike emosies sonder enige verdere konsiderasie aan wat die situasie oplewer. Die gedrag wat volg kan moontlik gewelddadig wees. Die tweede stadium dui op kognitiewe beoordeling wat in werking tree. Gevolglik word die emosionele reaksies en ervarings aansienlik beïnvloed. Hierdie stadium volg op die aanvanklike outomatiese respons. Die individu beraam nou ‘n plan van aksie.

3.1.4 Toepassing van frustrasie-aggressie hipotese op padwoede

Die frustrasie-aggressie hipotese is van belang in die verklaring van padwoede aangesien dit aandui dat individue aggressief en met geweld op frustrerende omstandighede kan reageer. Verskeie situasies op die pad kan as frustrerend ervaar word, soos byvoorbeeld

motoriste wat voor mekaar insny, gevaarlike baanverwisselings maak of selfs onnodig ligte flits en skel. Na aanleiding van die bogenoemde voorbeelde kan motoriste wat hierdie gedrag openbaar as aggressiewe stimulu vanuit die eksterne omgewing beskou word. Hierdie stimulu bring gevolglik frustrasie teweeg asook die verhoogde moontlikheid op die toon van aggressiewe gedrag.

Omstandighede wat as negatief ervaar word soos byvoorbeeld verkeersopeenhopings, kan veroorsaak dat 'n persoon spontaan aggressief of selfs gewelddadig kan optree. Berkowitz verklaar die voorkoms van hierdie gedrag deur middel van sy neo-assosiasie model. Doelwitblokkering kom voor omrede die verkeersituasie die motoris verhoed om sy bestemming te bereik. Frustrasie kom voor en soos verduidelik aan die hand van die model kan dit lei tot die toon van aggressiewe gedrag.

3.1.5 Bydraes en leemtes

Die omskrywing van die konsep “frustrasie” word nie duidelik deur Dollard en sy medewerkers uiteengesit nie. Dit het 'n verdere implikasie in die opsig dat 'n akkurate meting van die konsep nie verkry kan word nie. In hierdie hipotese word die rol wat frustrasie tydens die voorkoms van aggressie speel, oorbeklemtoon. Gefrustreerde individue reageer nie altyd met aggressiewe woorde en dade nie. 'n Verskeidenheid response kan voorkom, soos byvoorbeeld ontrekking, depressie en 'n poging om die situasie te verander deur middel van kompromieë. Die teoretici maak ook geen voorsiening vir die feit dat die individu ook die omstandighede in ag neem voordat hy met aggressie reageer nie. So is dit onwaarskynlik dat die aggressiewe respons sal voorkom indien die individu onveilig voel of bang is vir bestrawwing. Nie alle aggressie spruit voort uit frustrasie nie. Verskeie faktore kan aanleiding gee tot die voorkoms van aggressie. Dit is dan ook die rede waarom daar meer klem gelê word op Berkowitz se hersiene weergawe van die frustrasie-aggressie hipotese.

Berkowitz maak voorsiening vir die feit dat persone ander reaksies kan toon op frustrasie en dat frustrasie nie altyd 'n voorloper van aggressie is nie. Hy gee ook erkenning aan die

rol wat die omstandighede speel in die toon van aggressiewe response. Berkowitz maak voorsiening in sy frustrasie-aggressie hipotese vir die feit dat frustrasies van een situasie na die volgende oorgedra kan word en dus eers later kan uitloop op 'n aggressiewe reaksie. Hy skryf dit toe aan die vrees wat 'n persoon vir bestrawing het of dat dit nie moontlik is om aggressief op te tree teenoor die bron van die frustrasie nie. Hy laat egter na om persoonlikheidstipes in ag te neem. Dit is in sommige individue se aard om frustrasies vir lang tydperke te laat ophoop sonder om aggressief daarop te reageer. Na 'n sekere tydperk sal die individu wel 'n uitbarsting hê, waarna die frustrasies net weer van voor af sal ophoop. Ander individue gee uiting aan hulle frustrasies in die vorm van kuns of sport en toon dus selde aggressie.

3.2 SIMBOLIESE INTERAKSIONISME

Die interaksionistiese perspektief, waarvan simboliese interaksionisme 'n onderafdeling is, fokus op die daaglikse interaksies tussen persone. Hierdie prosesse word op 'n mikrovlak geanaliseer en bied 'n sosiologiese raamwerk vir die bestudering van mense binne 'n wêreld wat beskik oor betekenisvolle objekte. Binne hierdie konteks verwys objekte na onder andere materiële voorwerpe, gedrag, ander persone, verhoudings asook simbole.

3.2.1 Uiteensetting van simboliese interaksionisme

George Herbert Mead (1863-1931) word beskou as die stigter van die interaksionistiese perspektief. Hy was verbonde aan die Universiteit van Chicago vanaf 1893 tot en met sy dood in 1931. In hierdie tydperk het Mead in sy bestudering van menslike interaksies verskeie kere gefokus op interaksies binne een tot een situasies asook interaksies binne klein groepe. Sy observasies het die geringste vorme van verbale en nie-verbale kommunikasie soos byvoorbeeld 'n glimlag of 'n frons, ingesluit. In sy studies het hy ook gelet na die beïnvloeding van individuele gedrag deur die groter konteks van 'n groep of gemeenskap. Mead se teorie vervat onder andere verskeie verklarings asook verduidelikings rondom die self en die selfkonsep. Uit hierdie verklarings is die konsep van die "looking glass self" deur hom geformuleer. Vir die doeleindes van hierdie studie

sal daar egter slegs gefokus word op wat Mead gepostuleer het rondom die waarde van simbole in die menslike kommunikasieproses.

Interaksioniste soos Mead (in Schaefer & Lamm,1986:20) beskou simbole as 'n integrale deel van menslike kommunikasie. Mead stel dit dan ook as volg: "The conversation of gestures is the beginning of communication" (Mead in Thompson & Tunstall, 1971:148). Thompson en Tunstall (1971:148) is dit eens dat hierdie gesprek van gebare in sy totaliteit 'n uitdrukking is aan ander van dit wat 'n persoon dink en voel. In hierdie simboliese gesprekke, lok dit wat een persoon sê 'n reaksie by 'n ander uit. Hierdie reaksie veroorsaak weer 'n verandering in die eerste persoon se beplande aksie.

Individue kommunikeer deur gebruik te maak van betekenisvolle gebare. Mead beskou hierdie gebare of te wel simbole as universeel. Volgens hom kan 'n persoon niks sê wat spesifiek is nie. Alles wat gesê word hou betekenis en is vanselfsprekend universeel. Hy meld egter dat indien 'n persoon iets sê wat 'n respons by 'n ander persoon uitlok, daardie simbool vir albei dieselfde betekenis binne hul leefwêreld inhou. (Glassner, 1980:22)

Die betekenis van spesifieke simbole kan dus wel verskil van kultuur tot kultuur. Ter illustrasie hiervan kan daar verwys word na die wyse waarop onderskeie kulture selfmoord, sonder die gebruik van woorde uitbeeld. Amerikaners wys 'n vinger na hul koppe as simbool van selfmoord deur middel van 'n handwapen, terwyl stedelike Japanese 'n vuus na hul maag bring as simbool van 'n messteek. Volgens Mead (in Glassner, 1980:21) is daar 'n stelsel van gebare binne 'n gemeenskap wat daardie gemeenskap in staat stel om met mekaar te kommunikeer. Hierdie individue deel binne dieselfde kultuur of sosiale omgewing dieselfde simbole. Dit dra sekere betekenis wat deur almal verstaan word. Vanuit 'n persoon se vorige leerervarings asook sy sosialisering, leer hy om betekenis aan sekere simbole te heg, soos voorgeskryf deur die kultuur of sosiale gemeenskap waaraan hy behoort. Dit stel hom in staat om reaksies by ander uit te lok deur gebruik te maak van simbole. Die betekenis wat aan objekte of

simbole geheg word is die gevolg van inherente kwaliteite van die objek self. Die lokus van enige betekenis lê binne die objek self.

Die sosiale belang van simbole word ook erken deur funksionalistiese-en konflik teoretici. Volgens die funksionaliste (Schaefer & Lamm, 1986:90) skep 'n land se nasionale vlag of volkslied 'n eenheidsgevoel. Die betekenis wat aan hierdie simbole geheg word, dra by tot 'n gevoel van stabiliteit en solidariteit. In teenstelling hiermee is die konflikteoretici van mening dat simbole verdere klem kan plaas op reeds bestaande verskille binne 'n gemeenskap. 'n Voorbeeld hiervan is tekens wat aantoon dat sekere lede van die gemeenskap nie welkom is in sekere plekke nie, soos byvoorbeeld 'n teken "Geen Vroue Toegelaat" by 'n stoeiklub wat net mans afrig. Die betekenis wat geheg word aan hierdie teken of simbool is negatief en veroorsaak dus 'n verwydering tussen die persone wat die simbool vertoon en die persone op wie die simbool van toepassing is.

3.2.2 Toepassing van simboliese interaksionisme op padwoede

Die kommunikasieproses deur middel van simbole word gebruik om onder andere boodskappe te beklemtoon, afkeuring asook goedkeuring oor te dra. Vanweë die feit dat motorvoertuigbestuurders geïsoleerd binne hul motorvoertuie is, is hulle genoodsaak om van nie-verbale kommunikasie gebruik te maak om boodskappe oor te dra. Aggressie asook frustrasie kan effektief oorgedra word deur simbole soos die wys van 'n vuig of die flits van ligte. Indien die motorvoertuigbestuurder waarop hierdie simbole gemik is, met aggressie reageer ontstaan 'n potensiële gevaarsituasie waarin padwoede kan voorkom.

'n Motorvoertuigbestuurder wat reeds aggressief of gefrustreerd is kan moontlik die aksies of te wel simbole van ander motorvoertuigbestuurders misinterpreteer. 'n Situasie waar een motorvoertuigbestuurder voor 'n ander insny, kan dien as 'n voorbeeld van so 'n tipe misinterpretasie. Om voor 'n ander motorvoertuigbestuurder in te sny word binne die algemene sosiale konteks beskou as 'n simbool van dominansie en aggressie. Dus kan dit geïnterpreteer word as 'n doelbewuste aggressiewe aksie. Die teendeel kan egter ook waar wees deurdat die ander bestuurder nie doelbewus ingesny het nie, maar bloot swak

geobserveer het en nie die ander motorvoertuig gewaar het nie. Hierdie misinterpretasie van 'n ander se aksies of te wel simboliek kan aanleiding gee tot 'n gevaarlike padsituasie.

3.2.3 Bydraes en leemtes

Mead se simboliese interaksionisme bied 'n uiteensetting van hoe simbole binne die daaglikse lewe figureer. Die teorie is van waarde omrede dit die belang van simbole in menslike kommunikasie uitlig. Deur gebruik te maak van simbole kan die kommunikasieproses verryk en vergemaklik word. Dit bied die individu die geleentheid om deur middel van nie-verbale kommunikasie boodskappe oor te dra aan ander persone wat nie dieselfde taal magtig is nie.

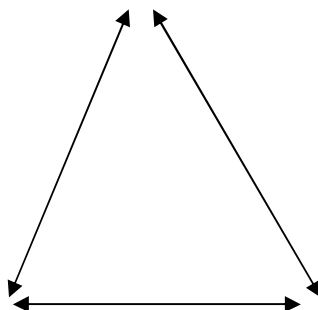
Die teorie bied voorts 'n duidelike uiteensetting van die rol wat die gemeenskap speel in die oordra van simbole asook die gepaardgaande waardes wat aan daardie simbole geheg word. Mead beskou simbole as universeel, verstaanbaar deur almal. Hy is egter van mening dat daar simbole bestaan wat kultuurspesifiek is. Mead se teorie maak ongelukkig nie voorsiening vir die moontlikheid dat 'n ander se simboliek gemisinterpreteer kan word nie. Daar word aangeneem dat indien 'n individu 'n simbool aan 'n ander toon dit vanselfsprekend korrek verstaan sou word. Mead veroorsaak ook 'n mate van verwarring deur dit te stel dat simbole universeel is maar tog ook 'n kultuurspesifiek. Die een stelling korrigeer die ander en dus verswak dit die teorie.

Hierdie teorie het egter 'n plek in die bestudering van padwoede omrede bestuurders meestal van simbole gebruik maak wanneer hulle op die pad wil kommunikeer. 'n Verklaring word gebied om aan te toon hoe die interpretasie van ander motorvoertuigbestuurders se simboliese kommunikasie kan aanleiding gee tot padwoede. Alhoewel simbole universeel is, kom daar dikwels misinterpretasies van ander se simboliese nie-verbale kommunikasie voor. Misinterpretasies wat veroorsaak dat bestuurders mekaar as aggressief beleef en dan op daardie aannames met geweld reageer.

3.3 SOSIALE LEERTEORIE

Die kern van die sosiale leerteorie is geskoei op Albert Bandura (1977, 1978) se konsep van “wederkerige determinisme”. Hierdie konsep is deur hom ontwikkel om die individuele aktiewe rol in die aanleer van gedrag te illustreer. Hiervolgens word gedrag bepaal deur die interaksie van drie faktore, naamlik die individu, die situasie en die gedrag wat binne die situasie ontstaan. Die individu bepaal dus sy eie gedrag en sy eie ontwikkeling, terwyl hy terselfdertyd deur omgewingsfaktore asook deur sy eie gedrag beïnvloed word. Daar is dus ‘n voortgaande wederkerige interaksie tussen kognitiewe, gedrags- en omgewingsdeterminante (Bandura; 1977:vii). Wederkerige determinisme kan soos volg voorgestel word:

Figuur 2: Wederkerige determinisme



(Aangepas uit Bezuidenhout, 1996:3)

3.3.1 Uiteensetting van die teorie

Bandura (Bandura; 1977: vii) stel dit dat menslike gedagtes, affek en gedrag merkbaar beïnvloed word deur observasie en direkte ervaring. Die individu word beskou as ‘n aktiewe deelnemer wat stimuli waarneem en beoordeel, doelstellings nastreef en planne beraam om sy doelstellings te bereik. Hy beplan sy gedrag vooruit, beoordeel dit en in die lig van daardie beoordeling vind herbeplanning en moontlike verandering plaas.

Selfregulerende prosesse speel 'n sentrale rol in die sosiale leerteorie. Die individu reageer nie net slegs op eksterne stimulu of invloede nie, maar kies, organiseer en verander die stimulu wat op hom van toepassing is. Hy speel dus self 'n rol deur die seleksie en interpretasie van omgewingsfaktore asook deur homself subjektief vir gedrag te beloon of te straf. Die individu is dus nie net 'n magtelose objek wat gekontroleer word deur omgewingsinvloede nie, maar beskik ook oor die vryheid om te kan doen wat hy wil.

Bandura (in Meyer, Moore & Viljoen, 1988:239) is van mening dat alle gedrag, behalwe enkele aangebore refleksie, aangeleer word. Drie vorme van leer word onderskei naamlik leer deur direkte ervaring, waarnemingsleer en selfregulering. Om hierdie drie vorme van leer te verduidelik, onderskei Bandura ook drie vorme van versterking, naamlik direkte versterking, waarnemingsleer en selfregulering. Gepaardgaande hiermee is daar ook vir elke vorm van versterking 'n ooreenstemmende vorm van straf.

3.3.1.1 Leer deur direkte ervaring

Hierdie vorm van leer stem ooreen met klassieke en instrumentele kondisionering. Volgens Bandura (in Meyer et al., 1988:240) is kondisionering en leer nie slegs 'n outomatiese proses nie, maar baie meer kompleks.

Leer deur direkte ervaring kan verduidelik word aan die hand van kognitiewe konsepte. Buiten die feit dat 'n individu gedrag produseer, word die resultate van die gedrag ook bewustelik waargeneem en daarvoor nagedink. Denke speel 'n belangrike rol in die leerproses, met die gevolg dat die individu nie net op stimulu reageer nie, maar stimulu interpreteer en hipoteses vorm oor die waarskynlike resultaat van die verskillende gedragsmoontlikhede in 'n spesifieke situasie. Die individu maak gebruik van alle beskikbare inligting in die proses van interpretasie. Ander persone se opinies oor die resultate van gedrag, sal dus ook 'n rol speel in hierdie proses. Selfversterking asook versterking deur ander speel 'n rol in die moontlikheid dat gedrag nie net getoon sal word nie, maar ook herhaal sal word.

3.3.1.2 Waarnemingsleer

Bandura is van mening dat die mens slegs 'n beperkte gedeelte van sy gedrag deur middel van direkte ervaring aanleer. Sommige gedragsvorme is so kompleks, gevaarlik of ver verwyderd van die persoon se aangebore refleksie, dat dit onwaarskynlik is dat die gedrag sonder sosiale invloede geleer kon word. Die begrip waarnemingsleer verwys spesifiek op leer deur die waarneming van 'n model. Dit kan dus gestel word dat een persoon se gedrag verander as gevolg van die feit dat hy 'n ander persoon se gedrag waargeneem het. Indien die model se gedrag beloon of versterk word en die waarnemer die gedrag as gevolg daarvan aanleer, word daarna verwys as vikariese versterking of plaasvervangende versterking. Die gedrag van die model staan bekend as modellering. Nabootsing is die term wat gebruik word om te verwys na die waarnemer se herhaling van die gedrag soos getoon deur die model. Sou die waarnemer die teenoorgestelde gedrag toon as die model, word daar na hierdie optrede verwys as kontranabootsing (Meyer et al., 1988:240).

Waarnemingsleer is 'n proses waarby vier subprosesse betrokke is (Meyer et al., 1988:240). Hierdie subprosesse is: aandag, retensie, reproduksie en motivering. Die eerste drie prosesse volg chronologies op mekaar en by al drie speel motivering 'n rol. Hierdie gemotiveerde proses word vervolgens verduidelik: Eerstens moet die waarnemer aandag skenk aan die gedrag van die model. Aandagprosesse wat hierby betrokke is, is onderworpe aan 'n verskeidenheid faktore soos byvoorbeeld die gedrag en eienskappe van die model en die waarnemer, asook die samehang tussen hierdie faktore. Die waarnemer sal dus beter aandag gee indien die gedrag van die model opvallend en interessant is.

Die volgende stap staan bekend as retensie en vind plaas wanneer die model se gedrag met aandag waargeneem is en deur die waarnemer onthou is. Of hy hierdie gedrag sal reproduseer hang weereens van 'n verskeidenheid faktore af. Gedrag wat tot straf gelei het sal waarskynlik nie spontaan gereproduceer word nie. Indien die waarnemer egter

gepra word of 'n beloning aangebied word om die gedrag te reproduseer, sal hy dit wel kon doen.

Bandura (1986:291) meld dat laboratorium en veldstudies toon dat kinders sowel as volwassenes meer geneig is om bestrawend op te tree nadat hulle waargeneem het hoe ander persone aggressief optree. Voorts is hulle minder geneig tot bestrauwende gedrag indien hulle nie blootgestel is aan aggressiewe modelle nie. Waarnemers wat oor die volgende kenmerke beskik se inhibisies word makliker deur modelle verlaag. Indien die waarnemer:

- kwaad is;
- emosioneel opgewek is;
- aggressiewe gedrag reeds aangeleer het;
- aggressiewe gedrag toon wat ongestraf bly of goeie resultate oplewer;
- aggressie toon wat sosiaal geregverdig word; en
- die slagoffer uitlokkend opgetree het.

3.3.1.3 Selfregulering

Bandura omskryf selfregulering as die vermoë van die individu om sy eie gedrag en veral sy leerprosesse te reguleer. Dit behels onder andere selfversterking en selfstraf. Individue word gedurig blootgestel aan situasies waarin verskillende omgewingsinvloede 'n rol speel. Binne hierdie situasies evalueer die individu sy gedrag (Meyer et al., 1988:246).

Twee basiese vorme van selfregulering word deur Bandura onderskei naamlik interne en eksterne selfregulering.

3.3.1.3.1 Interne selfregulering

Hierdie tipe selfregulering verwys na die individu se subjektiewe beoordeling van sy eie gedrag. Die persoon kan byvoorbeeld trots of skuldig voel oor die gedrag wat hy vertoon

het. So kan 'n persoon wat 'n nuwe respons produseer, later dieselfde respons herhaal. Hy ontvang dus geen verdere eksterne versterking daarvoor nie, maar toon die gedrag bloot omrede hy trots of goed voel oor daardie respons.

3.3.1.3.2 Eksterne selfregulering

Eksterne selfregulering verwys daarna dat die individu die resultate van sy gedrag so reël dat hy homself op 'n konkrete wyse beloon of straf. 'n Persoon kan byvoorbeeld sy dag so beplan dat hy 'n aangename aktiwiteit vir hom voorhou as beloning vir die suksesvolle afhandeling van die dagtaak.

Selfregulering is onderliggend aan alle vorme van leer en kan juis daarom beskou word as een van die mees basiese vorme van leer. Hoe die individu beloning of straf ervaar, sal afhang van die situasie. Die individu reageer anders op beloning of straf indien dit toegeken word deur 'n ander persoon. Sy interpretasie van daardie beloning of straf sal in 'n groot mate bepaal wat die effek daarvan op hom sal wees.

Volgens Bandura en ander leerteoretici (in Meyer et al., 1988: 247) is ontwikkeling eenvoudig die proses van verandering wat gedurig by die individu voortgaan en wat die resultaat van interaksie tussen genetiese en omgewingsfaktore is. Die ontwikkeling van aggressiewe gedrag as 'n spesifieke gedragswyse word soos volg deur die leerteoretici beskryf:

- Elke individu het weens genetiese en omgewingsfaktore sekere gedragswyses tot sy beskikking wat vir aggressiewe doeleindes aangewend kan word;
- Die moontlikheid dat spesifieke aggressiewe response herhaal sal word neem toe wanneer die gedrag tot beloning lei, met ander woorde wanneer direkte versterking plaasvind;
- Nuwe aggressiewe response kan aangeleer word veral deur die waarneming van aggressiewe model;

- Die moontlikheid dat hierdie nuut verworwe aggressiewe gedrag herhaal sal word hang af van verskeie faktore, onder meer of die model vir die gedrag beloon word al dan nie;
- Onaangename stimuli soos fisiese pyn, frustrasie en verkleining kan aggressiewe response uitlok;
- Die manifestering van aggressiewe gedrag is afhanklik van die individuele interpretasie van die situasie en die verwagte resultate van die aggressiewe gedrag;en
- Die resultate van die gedrag sal bepaal of die aggressiewe gedrag voorgesit sal word.

3.3.2 Samevatting

Die sosiale leerteorie word onderlê deur 'n paar basiese uitgangspunte, wat deur Meyer et al. (1988:234) soos volg saamgevat kan word:

- Gedrag word hoofsaaklik verwerf deur omgewingsinvloede, veral deur middel van sosiale invloede;
- Genetiese faktore speel slegs 'n geringe rol by die bepaling van gedrag; en
- Die verwerwing van gedrag en die voortsetting van aangeleerde gedrag kan verklaar word aan die hand van:
 - ◇ klassieke en instrumentele kondisionering;
 - ◇ waarnemingsleer;
 - ◇ simboliese prosesse soos denke en verwagtings; en
 - ◇ selfregulerende prosesse soos beplanning en ordening van die omgewing, asook die individuele evaluering van sy eie gedrag.

3.3.3 Toepassing van die sosiale leerteorie op padwoede

Die sosiale leerteorie bied 'n duidelike verklaring van die wyse waarop gedrag aangeleer word. Gedrag wat deur bestuurders op die pad getoon word, word aangeleer deur middel van dieselfde prosesse as wat betrokke is by die aanleer van enige ander vorm van

gedrag. Middlebrook (1980:283) is van mening dat kinders onder andere leer wanneer dit gepas is om aggressief op te tree, watter vorme van aggressie getoon mag word en aan wie hulle aggressiewe gedrag kan toon sonder bestrawwing.

Waarnemingsleer kan egter uitgesonder word as een van die leerprossese wat meestal geassosieer kan word met die aanleer van swak padgedrag. Kinders neem die aggressiewe houdings van hul ouers op die pad waar en gevolglik word hierdie gedrag geïnternaliseer. Indien die ouer een of ander vorm van beloning vir sy gedrag ontvang, deur passasiers byvoorbeeld aangemoedig word, word die moontlikheid verhoog dat die kind hierdie gedrag sal aanleer en toon.

Leer deur direkte ervaring is ook bepalend in die tipe gedrag wat deur bestuurders getoon word. So sal 'n bestuurder wat voorheen getraumatiseer is deur aggressiewe gedrag op die pad minder geneig wees om aggressief te bestuur as 'n bestuurder wat nog nie 'n negatiewe ervaring rondom padaggressie beleef het nie. Bestuurders wat aggressiewe gedrag toon sonder enige negatiewe gevolge sal geneig wees om hierdie gedrag te herhaal en toenemend meer aggressief optree.

3.3.4 Bydraes en leemtes

Die sosiale leerteorie lewer 'n belangrike bydrae in die verklaring van die voorkoms van aggressiewe gedrag. Dit stel die mens voor as 'n gedurig veranderende organisme wie se gedrag deur homself en die omgewing beïnvloed word. Gedrag word hoofsaaklik as aangeleerd beskou en in hierdie verband word leer deur waarneming as die belangrikste leermetode gesien. Versterking van gedrag word egter nie as 'n essensiële aspek van leer beskou nie. 'n Verdere bydrae wat die teorie maak tot die verklaring van padwoede is die stelling dat omgewingsinvloede gesien word as van die mees belangrike bepalers van gedrag. Voorbeelde waar verkeer motorvoertuigbestuurders frustreer en veroorsaak dat hulle aggressief teenoor ander motorvoertuigbestuurders optree is van toepassing hier. Die teorie bied egter nie 'n verklaring oor die presiese wyse van interaksie tussen die omgewings en persoonlikheidsfaktore nie. 'n Persoon met 'n impulsiewe geaardheid sal

onder andere ten spyte van sy vorige leer homself makliker wend tot aggressiewe gedrag. Die teorie is wel omvattend in die verduideliking van hoe daardie gedrag oorspronklik aangeleer is.

3.4 BEHEERTEORIE

Walter Reckless en Simon Dinitz het in 1967 die beheerteorie geformuleer. Hierdie teorie beweeg weg van die vraag waarom misdaad plaasvind, maar fokus eerder op die verklaring waarom misdaad nie plaasvind nie. Die gemeenskap is voortdurend besig om die individu te “druk” en “trek” na misdadige gedrag. Dit is dan ook die rede waarom die teorie georiënteerd is ten opsigte van die individuele oortreder. Reckless stel dit dat daar binne elke individu ‘n selfkonsep bestaan en dat dit reeds van jongs af vorm aanneem. Hierdie selfkonsep veroorsaak of ‘n goeie of slegte selfbeeld en dien voorts as ‘n buffer teen invloede van buite. Volgens Eitzen en Timmer (1985:26) kan Reckless en Dinitz se teorie beskou word as ‘n sielkundige verklaring van nie-kriminele gedrag.

3.4.1 Uiteensetting van die teorie

Volgens die teoretici Walter en Dinitz, bestaan misdaad uit die interaksie tussen twee vorme van beheer naamlik interne en eksterne beheer. Beide interne en eksterne beheer verhoed die individu om misdaad te pleeg. Die individue met swak beheerstelsels is dus geneig om hulself tot afwykende gedrag te wend.

Reckless en Dinitz is van mening dat interne beheer uit komponente van die self soos onder andere hoë frustrasie toleransie, ego sterkte en ‘n hoë sin vir verantwoordelikheid bestaan. Eksterne beheer verwys na die sosiale omgewing (Williams & McShane, 1994:185). Voorbeelde hiervan is die gesin en skool se versterking van sosiale norme en waardes asook effektiewe supervisie en kontrole. Sheley (1995:339) wys daarop dat indien die teorie in sy totaliteit beskou word, daar nie net ‘n onderskeid getref kan word tussen interne en eksterne beheer nie, maar ook tussen interne druk, eksterne druk en eksterne trekkragte. In hierdie verband verwys interne druk na onder andere rebelsheid en

aggressiwiteit, eksterne druk na aspekte soos armoede en groepkonflik en eksterne trekkragte na afwykende vriende en kriminele subkulture. Volgens Haskell en Yablonsky (1983:487) bestaan die beheerteorie uit vyf hoofaspekte naamlik :

- Verskeie vorme van sosiale druk word op 'n individu uitgeoefen. Voorbeelde hiervan is onder andere ekonomiese omstandighede, minderheidsgroepstatus, gesinskonflik en geblokkeerde geleentheid;
- Reckless verwys na sekere trek faktore wat ook 'n invloed op die individu se gedrag kan hê. Hierdie faktore trek die individu weg van die aanvaarde norme en waardes. 'n Voorbeeld hiervan is kriminele subkulture wat die individu aanmoedig om teen die norme van die samelewing op te tree deur byvoorbeeld dwelms te gebruik of te steel;
- Die omgewing waarin die individu homself bevind, bestaan uit 'n struktuur van effektiewe of oneffektiewe eksterne beheer. Hierdie struktuur is veronderstel om effektiewe gesins-en ondersteuningsgroepe te bevat;
- Elke individu beskik oor die vermoë om homself innerlik te kan beheer. Hierdie innerlike beheer word in 'n sekere mate verkry vanuit die sosiale omgewing deur 'n proses van internalisasie. Hierdie proses van internalisasie kan op 'n goeie of swak wyse plaasvind. Reckless is van mening dat wanneer eksterne beheer swak is, moet die individu beskik oor sterk innerlike beheer om sodoende die drukkragte van binne asook die trekkragte van buite te kan weerstaan; en
- Die laaste aspek verwys na verskillende tipes druk, soos onder andere:
 - ◇ innerlike spanning, aggressiwiteit, en
 - ◇ sterk emosies van onbekwaamheid,
 - ◇ asook organiese swakhede.

3.4.1.1 Stoot-en trekkragte

'n Verskeidenheid van stoot-en trekkragte ten opsigte van afwykende gedrag, word beklemtoon. Hierdie kragte is van toepassing op alle individue. Die effek daarvan op die individu om afwykende gedrag te toon, sal afhang van die vlak van ontwikkeling van die individu se interne en eksterne beheer. Sou die individu se selfkonsep sleg wees, sal

eksterne sosiale beheer beperkte effek op daardie persoon hê en sal afwykende gedrag meer waarskynlik wees. 'n Persoon met 'n goeie selfkonsep sou swak eksterne sosiale beheer kon weerstaan en sodoende nie afwykende gedrag toon nie.

3.4.1.2 Interne en eksterne beheer

Volgens Reckless is interne beheer belangriker as eksterne beheer. 'n Goeie selfkonsep sal lei tot sterk innerlike beheer. Sterk innerlike beheer lei weer tot die beskerming van die individu teen verskeie stoot, trek- en drukkrigte wat moontlike kriminele gedrag kan veroorsaak (Williams & McShane, 1994:186). Verder verwys Haskell en Yablonsky (1983:488) na die konsepte interne- en eksterne beheer as ingrypende veranderlikes. Die individu kan dalk gedwing word tot kriminele gedrag deur swak ekonomiese omstandighede of selfs by kriminele aktiwiteite betrek word deur 'n assosiasie met 'n afwykende subkultuur indien sy eksterne beheer ontoereikend is. Die volgende gedrag is 'n sterk aanduiding dat die individu oor 'n gebrek aan eksterne beheer beskik:

- Verval van gedragsreëls;
- Afwesigheid van rolmodelle vir adollossente om na te boots;
- Gebrek aan goed gedefinieerde grense vir gedrag; en
- Gesin wat nie duidelik beheer uitoefen oor die gedrag van adolossente nie.

Die teoretici postuleer voorts dat 'n individu wat woonagtig is in 'n gebied met 'n hoë misdaadsyfer en swak eksterne beheer het, kan dalk nie-krimineel bly indien sy interne beheer goed is.

3.4.2 Toepassing van die beheerteorie op padwoede

Die beheerteorie lewer 'n belangrike bydrae tot die verklaring van padwoede. Die voorkoms van padwoede en die moontlike pleeg van 'n verkeersootreding as gevolg van die aggressie wat die bestuurder ervaar, hou verband met interne asook eksterne beheer soos dit in die beheerteorie uiteengesit word. Interne beheer wat byvoorbeeld verwys na

die individu se frustrasie toleransie, sal bepaal of die bestuurder hom sal wend tot padwoede indien 'n frustrerende situasie op die pad voorkom. So sal 'n persoon met 'n lae frustrasie toleransie met ander woorde swakker interne beheer, makliker oorgaan tot aggressiewe gedrag. Dieselfde geld ook in terme van eksterne beheer, wat spesifiek verwys na die sosiale omgewing. Indien dit aanvaarbaar binne die sosiale omgewing is om aggressiewe gedrag op die pad te toon, sal die individu meer geneig wees om padwoede te openbaar. Dus sal swak eksterne beheer lei tot die voorkoms van padwoede.

3.4.3 Bydraes en leemtes

Die beheerteorie neem, sowel die sielkundige as die sosiale sienings vir die veroorsaking van misdaad in ag en voeg dit saam. Die teorie fasiliteer en analiseer die innerlike dryfkragte wat 'n individu aanspoor om misdadige gedrag te toon. Gesamentlik hiermee bied dit ook 'n verklaring van die sosio-kulturele invloede wat die individu motiveer tot misdadige gedrag. Die teorie toon ook aan hoe dit moontlik is vir 'n individu om nie gewelddadig op te tree in frustrerende omstandighede waarin hy wel aggressie ervaar nie.

Die teorie kan beskou word as 'n verklaring van beide konformiteit en afwyking. Dit verklaar egter nie alle vorme van afwykende gedrag nie. Hierby uitgesluit is onder andere gedrag van innerlike dryfkragte soos byvoorbeeld psigoses, neuroses en persoonlikheidsversteurings. Die teorie bevat ook sekere metodologiese probleme. As voorbeeld hiervan word daar verwys na die metode waarop Reckless en Dinitz die selfkonsep gemeet het. Latere studies waarin die selfkonsep gemeet is het nie Reckless se aanname, dat die toon van afwykende gedrag hoofsaaklik afhang van innerlike beheer, ondersteun nie. Teoretici soos onder andere Jensen (in Sheley, 1995:340) het bevind dat veranderlikes binne die sosiale omgewing 'n beter voorspeller van afwykende gedrag as die selfkonsep is. Reckless se teorie kan voorts gekritiseer word vir die sirkulêre redenering wat daarin voorkom.

3.5 ALTERNATIEWE DENKRIGTINGS

Die opwindings-oordragteorie van Zillman en die hidroliese Model van Freud, lewer 'n insiggewende bydrae tot die voorkoms van aggressie. Daar sal vervolgens kortliks verwys word na hierdie teorieë.

3.5.1 Opwindings-Oordragteorie

Gedurende 1988 het Dolf Zillman 'n teorie ontwikkel om aan te toon hoe fisiologiese opwekking van een situasie na 'n ander oorgedra kan word. Volgens die opwindings-oordragteorie sal opwekking wat binne een situasie ontwikkel word, kan voortduur en gesamentlik hiermee emosionele reaksies wat in latere situasies voorkom, verhoog.

3.5.1.1 Uiteensetting van die teorie

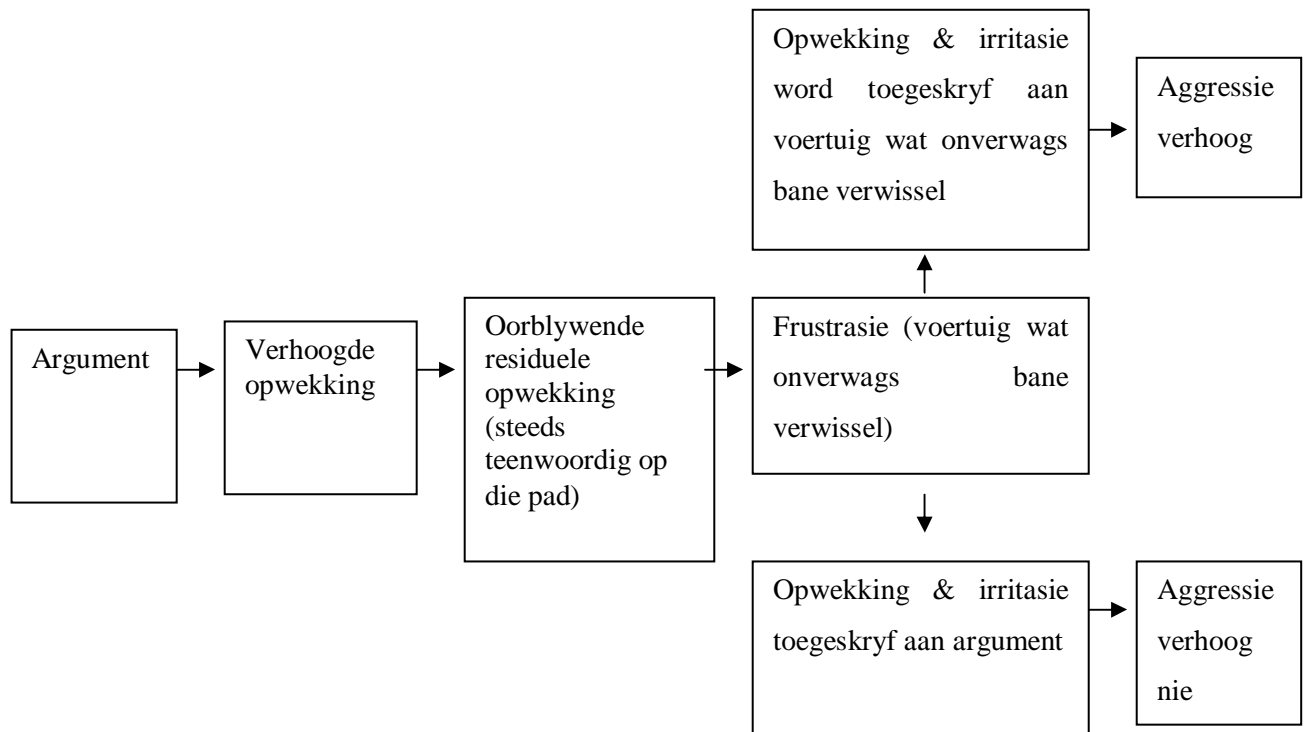
Dolf Zillman het sy teorie gebaseer op die aanname dat wanneer die simpatiese sensuiewesisteem geaktiveer is, die fisiologiese opwekking wat veroorsaak word, nie onmiddelik verdwyn sodra die stimulus verdwyn nie. Hierdie opwekking gaan verlore met die verloop van tyd. Dit lei daartoe dat residu van hierdie opwekking voortduur en van een situasie na die volgende oorgedra word (Love at first fright: Gender and Partner Influences on Roller coaster induced excitation transfer, 2002:2). Die bogenoemde stelling kan aan die hand van die volgende voorbeeld verduidelik word:

'n Man is betrokke in 'n argument met sy vrou. Sy hartklop versnel en sy bloeddruk verhoog. Hy ervaar emosies van woede en aggressie. Hy klim in sy motorvoertuig en ry werk toe. Op pad werk toe swaai 'n ander voertuig onverwags voor hom. Die man wat reeds gefrustreerd is as gevolg van sy vroeëre argument met sy vrou, is onmiddelik woedend. Die gevolg is dat hy op die ander motoris gil en vir hom ligte flits.

Dit is duidelik uit die voorbeeld dat die man fisiologiese opwekking ervaar het tydens die argument met sy vrou. Hierdie opwekking was steeds teenwoordig toe hy werk toe bestuur het. Die aksies van die ander motorvoertuigbestuurder het sy reeds bestaande

aggressie net verhoog en hy het daarvolgens opgetree en sy woede aan die ander bestuurder bekend gemaak. In Tabel 5 word die Opwindings-Oordragteorie skematies uiteengesit:

TABEL5: WERKING VAN DIE OPWINDING-OORDRAGTEORIE



Zillman (Baron & Byrne, 1997:405) postuleer dat die individu gewoonlik onbewus is van die residuele opwekking wat steeds teenwoordig is. Hy is verder van mening dat vanweë die feit dat die individue onbewus is van hierdie proses, dit meer geneig is om plaas te vind. Indien die individu egter die teenwoordigheid van die residuele opwekking waarneem, sal hy dit heel moontlik toeskryf aan die huidige situasie.

3.5.1.2 Toepassing van die opwindings-oordragteorie op padwoede

Padwoede kan verklaar word aan die hand van die opwindings-oordragteorie aangesien residuele opwekking kan veroorsaak dat 'n bestuurder wat nie normaalweg met openlike aggressie sou reageer het op ander bestuurders se padgedrag nie, dit nou sal doen. 'n

Persoon wat reeds geïrriteerd of gefrustreerd is, se emosionele reaksies tot 'n situasie sal verhoog word. Die persoon sal dus woedend raak vir swak padgedrag. Die teorie bied 'n verklaring vir die soms ekstreme vorme van padwoede, soos byvoorbeeld gevalle van padwoede wat in moord ontaard het.

3.5.1.3 Bydraes en leemtes

Die teorie lewer 'n definitiewe bydrae tot die verklaring van aggressiewe gedrag op die pad. 'n Verduideliking word gebied vir die voorkoms van ekstreme onverwagte vorme van aggressiewe gedrag deur individue getoon word. Dit is opmerklik dat vriende en familie, persone wat ekstreme aggressiewe daede gepleeg het, as kalm, logiese persone beskryf. Die teorie het wel 'n leemte, deurdat sommige persone wat vroeër emosionele opwekking ervaar het nie noodwendig verhoogde response in frustrerende situasies toon nie.

3.5.2 Hidroliese model

Sigmund Freud, die vader van psigoanalise, was van mening dat die mens vanaf geboorte ontvanklik is vir die opbou van aggressiewe energie. Die opbou van hierdie aggressiewe emosies kan vergelyk word met die drukking wat opbou binne 'n hidroliese sisteem (Understanding anger: Theories and facts, 2001:1). Dit is dus van belang dat hierdie aggressiewe energie moet verlore gaan of te wel gedreineer word voordat dit gevaarlike vlakke bereik en spreekwoordelik ontplof. Vanweë die feit dat hierdie aannames die basiese konsep van 'n drukkoker bevat, het Freud daarna verwys as die hidroliese model.

3.5.2.1 Uiteensetting van die teorie

Volgens Freud kan die menslike psige beskou word as 'n drukkoker, waarin aggressiewe energie opbou. Indien daar te veel druk of te wel energie opbou, bestaan daar 'n groot waarskynlikheid dat 'n "ontploffing" kan plaasvind, aangesien die energie nie kan ontsnap nie. Woedebuie kan beskou word as 'n wyse waarop 'n "ontploffing" plaasvind.

Volgens die tradisionele Freudiaanse perspektief is woedebuie een van die vele wyses waarop ‘n individu ontslae raak van die oortollige aggressiewe energie.

Volgens die hidroliese model kan enige vorm van geweld beskou word as ‘n wyse waarop aggressiewe energie ontlai word. Hierdie ontladingsproses word na verwys as ‘n katarsis. ‘n Katarsis kan op een van twee wyses plaasvind. Eerstens deur middel van daad wat self uitgevoer kan word deur die individu, soos byvoorbeeld om deel te neem aan sport. Tweedens deurdat die individu slegs kyk na sekere vorme van gedrag, soos byvoorbeeld om te kyk na sport. Die Freudiane stel dit dat kinders wat op skool aan sport deelneem of daarna kyk, minder aggressief sal wees as kinders wat nie dieselfde doen nie.

Freud poog om deur middel van die hidroliese model ‘n verklaring te bied vir die voorkoms van ernstige vorme van geweld. In hierdie opsig postuleer hy dat geweld ‘n uitvloeisel is van aggressiewe impulse wat oor tyd gevorm is en vermeerder het. Daar was egter nooit ‘n ontlading vir hierdie aggressiewe impulse nie, (Baron & Byrne, 1997:393). Verskeie geweldsmisdade word gepleeg deur persone wat as passief, stil en saggeard beskryf is. Hierdie persone is ook nooit emosioneel of impulsief gewees nie en het ook nie aggressie geredelik getoon nie, (Understanding anger: Theories and facts, 2001:3). Dit wil dus voorkom asof hulle wel aggressie opgebou het oor tyd, totdat dit uiteindelik “ontploff” het. Hierdie geweldsmisdadigers het dus nooit op ‘n voldoende wyse van hulle aggressiewe energie ontslae geraak nie.

3.5.2.2 Toepassing van die hidroliese model op padwoede

Verskeie situasies op die pad gee aanleiding tot die opbou van aggressiewe energie soos byvoorbeeld druk verkeer, ander motoriste wat nalatig bestuur ensovoorts. Indien ‘n persoon nie op ‘n toepaslike wyse van hierdie aggressiewe energie ontslae raak nie kan dit aanhou opbou totdat dit uitloop op ‘n woeduitbarsting. Padwoede insidente kan dus beskou word as ‘n uitbarsting van opgehoopde aggressie. Die aanranding van ‘n ander

bestuurder is dus nie net 'n uitvloeisel van gebeure binne die huidige situasie nie, maar ook 'n uitvloeisel van die persoon se opgehoopte frustrasies.

3.5.2.3 Bydraes en leemtes

Freud se hidroliese model bied 'n verklaring waarom andersins rustige saggeaarde persone hulself skuldig maak aan padwoede. Dit is egter duidelik uit die teorie dat dit nie net die gebeure op die pad is wat die persoon motiveer tot die toon van padwoede nie, maar ook ander lewensgebeure wat aggressie by hom laat opbou het.

3.6 GEVOLGTREKKING

Die mees geskikte teorieë is aangewend in die moontlike verklaring van aggressiewe padgedrag. Soos reeds bespreek, is hierdie nie 'n eenvoudige kwessie wat slegs deur een teorie verklaar kan word nie. Dit is dus duidelik uit die voorafgaande dat elke teorie 'n unieke bydrae lewer in die verklaring van padwoede. Hierdie teorieë bied dus 'n teoretiese fondasie om hierdie navorsing te rig. Die teoretiese fundering van 'n studie is van belang indien 'n studie waaroor beperkte navorsing bestaan onderneem word. Vervolgens word die metodologie wat in die studie aangewend is, bespreek.

4. NAVORSINGSONTWERP

4.1 INLEIDING

Navorsing rakende aggressiewe padgedrag is 'n braak veld wat tot op hede beperkte aandag van navorsers ontvang het. Deur middel van verkennende kwalitatiewe navorsing sal hierdie leemte aangespreek word. In hierdie studie sal meer lig gewerp word op die dieperliggende emosies wat as dryfkrag dien vir die voorkoms van aggressiewe padgedrag. Die belewenisse of te wel ervarings van motorvoertuigbestuurders wat aggressie op die pad ervaar, sal deur middel van die onderhawige studie ondersoek word. Aangesien menslike emosies en frustrasies moeilik kwantifiseerbaar is, sal 'n kwalitatiewe benadering gevolg word in die studie.

Die kern van die kwalitatiewe benadering is dat sekere gebeure of verskynsels nie meetbaar is nie. Hierdie vorm van navorsing poog dus nie om menslike gedrag of ervarings te meet nie, maar om dit te kategoriseer en te omskryf. Data word op 'n betekenisvolle wyse georganiseer, geïnterpreteer en krities geanaliseer. Hieruit word 'n geheelbeeld geskep van die belewenis. Carl Jung voer aan dat die menslike psige moeilik is om te verstaan. Dit is dus moeilik om navorsing in verband met die menslike psige te doen. In hierdie verband voer hy aan dat:

Anyone who wants to know the human psyche will learn next to nothing from experimental psychology. He would be better advised to abandon exact science, put away his scholar's gown, bid farewell to his study, and wander with human heart throughout the world. There in the horrors of prisons, lunatic asylums and hospitals, in drab suburban pubs, in brothels and gambling-hells, in the salons of the elegant, the Stock Exchanges, socialist meetings, churches, revivalist gatherings and ecstatic sects, through love and hate, through the experience of passion in every form in his own body, he would reap richer stores of knowledge than textbooks a foot thick could give him, and he will know how to doctor the sick with real knowledge of the human soul.—Carl Jung (Qualitative Methodologies, 2004:4)

Babbie en Mouton (2001:53) voer aan dat kwalitiewe navorsing dit ten doel het om te verstaan en beskryf eerder as verklaar en voorspel. Neuman (1997:331) toon aan dat kwalitatiewe navorsing die belang van die sosiale konteks benadruk, wat nodig is om die

sosiale wêreld te verstaan. Kwalitatiewe navorsing bied aan die navorser die geleentheid om vertrouwd te raak met die navorsingsdeelnemers se lewens en kultuur asook 'n in-diepte kyk na die emosies wat sekere tipes gedrag voorafgaan.

Die doel van die studie is om sosiale realiteit, naamlik die ervaring van aggressie en die voortvloeiende padgedrag, te ondersoek. Daar sal gefokus word op die interafhanklike gebeure wat plaasgevind het voordat 'n woedeuitbarsting plaasvind asook die waardes en emosies wat teenwoordig was. Die emosionele belewenis van die navorsingsdeelnemer sal besondere aandag geniet. Babbie en Mouton (2001:270) is van mening dat dit van groot belang is om die sosiale aksie in terme van die spesifieke konteks te verstaan. Die kern van hierdie navorsingsperspektief lê dus nie by die veralgemening van data tot 'n teoretiese populasie nie, maar eerder by die belewenis van die individu. Hierdie tipe navorsingsproses kan moontlik bydra tot die formulering van nuwe hipoteses.

In hierdie studie sal tematiese analise gebruik word. Derhalwe moet die data kwalitatief ingewin word. Daar sal op 'n verkennende wyse te werk gegaan word. Eerstens sal spesifieke temas geïdentifiseer word. Daar sal selektiewe vrae gestel word om meer kennis in verband met die tema in te samel. Namate die navorsing vorder sal duidelikheid rondom sekere temas verkry word. Hierdie verkennende tegniek dra daartoe by dat moontlike ander temas vir latere ondersoek ook geïdentifiseer word. Vervolgens sal die meetinstrumente, steekproef en data insamelingtegniek bespreek word.

4.2 MEETINSTRUMENTE

4.2.1 Onderhoudvoering

Ten einde die nodige data vir die onderhawige studie in te samel sal die ongestruktureerde onderhoudvoeringstegniek gebruik word. Hierdie onderhoudvoeringstegniek word deur Greeff (2002:298) omskryf as 'n gesprek tussen twee individue, met die verskil dat die gesprek 'n spesifieke doelwit het. Die gesprek vind dus plaas om antwoorde op navorsingsvrae te verkry en sodoende data in te samel. Hierdie

tegniek is daarop gemik om die navorsingsdeelnemers in staat te stel om hulle eie ervarings te weer te gee en om hulle eie “storie” te vertel (Wilson, 2002:2).

4.2.1.1 Doelwit van onderhoudvoering

Die doel met ongestruktureerde onderhoudvoering is om weg te beweeg van die algemene na die meer spesifieke. Dit beteken dat ‘n deduktiewe benadering gevolg word. Die doelwit in die onderhawige studie is om die ware belewenisse, uitgangspunte en ervarings van die navorsingsdeelnemers te weerspieël. Hierdie data-insamelingstegniek word gebruik om kwalitatiewe inligting te verkry vanaf ‘n selektiewe groep navorsingsdeelnemers (Interviews-Types, 2004:2). Die fokus is dus op die navorsingsdeelnemer se subjektiewe ervaring. ‘n Geleentheid word geskep om ‘n situasie in detail te beskryf wat hulle as relevant tot die navorsing beleef het. Daar bestaan ook ‘n geleentheid vir die navorser om verdere vrae aan die navorsingsdeelnemer te stel.

‘n Gesprek sal plaasvind tussen navorser en navorsingsdeelnemer waarin ‘n algemene gespreksrigting bepaal word asook die bespreking van spesifieke onderwerpe. Babbie en Mouton (2001:289) is van mening dat die navorser ‘n algemene plan navolg in sy verkenning van die onderwerp, maar nie noodwendig ‘n spesifieke stel vrae gebruik vir die bereiking van sy doelwit nie. Ongestruktureerde onderhoudvoering bied die navorser die geleentheid om ‘n verskeidenheid opinies te identifiseer en die tegniek is dus geskik vir hierdie studie. Daar word beoog om in hierdie studie die ervarings van die navorsingsdeelnemers asook die betekenis wat hulle aan daardie ervarings heg te verstaan. Daar word ten doel gestel om die navorsingsdeelnemer se persepsies, opinies, reaksies, belewenisse, en emosies tydens padgebruik te identifiseer. Daar sal voorts ook ondersoek ingestel word na die persepsie wat die navorsingsdeelnemers huldig rakende padwoede.

4.2.1.2 Individuele onderhoudvoering

Die onderhoude sal plaasvind op 'n individuele basis. Hoewel fokusgroep onderhoude gebruik kan word, is daarteen besluit aangesien die sensitiwiteit van die onderwerp van so aard is dat die navorsingsdeelnemers moontlik nie in groepsverband die ware kwaliteit van hulle belewenisse openbaar nie en tot in watter mate hulle aggressie en woede op die pad toon nie. Individuele onderhoude sal gevoer word om te voorkom dat moontlike negatiewe reaksie, oordeel of afkeuring van die ander navorsingsdeelnemers te vermy. Dit sal ook meehelp dat navorsingsdeelnemers hulle beskrywing van hulle optrede op die pad nie sal oordryf ten einde die ander groeplede te beïndruk nie. Die Ongestruktureerde onderhoudvoering maak dit vir deelnemers moontlik om op 'n spontane wyse sensitiewe aangeleenthede te bespreek, sonder dat 'n vraag direk aan hulle gestel word (How to conduct Interviews, 2004:2).

4.2.1.3 Voordele en beperkinge van ongestruktureerde onderhoudvoering

Ongestruktureerde onderhoudvoering kan subjektiwiteit veroorsaak. Die navorser moet derhalwe voortdurend daarop let om nie subjektief te raak tydens die navorsingsproses nie. Hierdie tegniek kan ook uiters tydrowend wees. Standardisasie, om sodoende die data vergelykbaar te maak, bied ook uitdagings aan die navorser. Die navorser moet ook met sorg te werk gaan tydens die analisering van die navorsingsdeelnemers se response. Daarteenoor kan die navorser egter gedurende die onderhoud duidelikheid verkry rakende response wat vaag en onduidelik was. Onderhoude kan volgens 'n vooropgestelde kontrole lys gerig word. Sodanige lys beskik oor geïdentifiseerde temas om die navorser te rig. Die navorser en navorsingsdeelnemer kan ook van die temas afwyk aangesien eie diskresie toegelaat word om die gesprek te lei oor onderwerpe wat hulle as toepaslik beskou (Wilson, 2002:2). Die klem word ook geplaas op die “verstaan” van die onderwerp eerder as op die vergelykbaarheid van data.

Ongestruktureerde onderhouvoering bied aan die navorser die vryheid om sensitiewe onderwerpe te ondersoek, deurdat meer komplekse en sensitiewe vrae rondom die

onderwerp gevra kan word (Interviews-Types, 2004:3). Hierdie tegniek is baie aanpasbaar omrede dit nie die navorser beperk tot 'n vasgestelde struktuur nie, maar eerder die vryheid laat om nuwe onderwerpe te identifiseer. Die vestiging van rapport tussen die navorser en navorsingsdeelnemer vind ook op 'n meer spontane wyse plaas. Daar word ook geleentheid geskep vir die navorsingsdeelnemers om op hulle tyd in hulle eie woorde te antwoord. Die aard van hulle response word ook nie beperk nie.

Alhoewel daar nie 'n vaste struktuur sal wees waarvolgens die onderhoud gevoer gaan word nie, bly dit steeds 'n gefokusde proses. Dit beteken dat padwoede en meer spesifiek die gepaardgaande belewenisse tydens hierdie situasies deurgaans as onderwerp die onderhoude sal rig. Deur middel van hierdie tipe onderhoudvoering kan 'n groot hoeveelheid data gegenereer word. In die lig van die voorafgaande, word ongestruktureerde onderhoude beskou as die mees geskikte meetinstrument vir hierdie studie.

4.2.2 Vraagformaat

Die onderhoude sal gevoer word deur van drie tipes vrae gebruik te maak naamlik, kern vrae, verkennende vrae en opvolg vrae. Kern vrae dek 'n paar temas of aspekte wat direk ondersoek wil word tydens die onderhoudvoering. Verkennende vrae word aangewend om die navorsingsdeelnemers aan te moedig om verder uit te brei op hulle antwoorde. Opvolg vrae sal gebruik word om verdere antwoorde te vind op onduidelikhede wat gedurende die bespreking van die temas uitgekam het (Qualitative Methodologies, 2004:2). Ofskoon die navorsing 'n lys van temas tydens die onderhoude sal dek, sal enige relevante respons, deur die navorsingsdeelnemer wat nie op die temalys is nie, opgevolg word (How to conduct Interviews, 2004:2).

4.2.3 Rigtinggewende kategorieë

Op grond van die literatuurstudie is vier kategorieë, naamlik woede, ongeduldigheid, mededinging en bestrawwing reeds geïdentifiseer. Hierdie kategorieë het 'n riglyn vorm

waarvolgens die onderhoud gevoer is. Die onderhoud het bestaan uit vyf oorhoofse vrae wat geformuleer is met die spesifieke doel om die onderhoud te inisieer. Daar is ook gebruik gemaak word van ondersoekende vrae. Hierdie tipe vrae is aangewend indien die antwoorde vanaf die navorsingsdeelnemers nie genoeg detail, diepte of klaarheid bevat het nie. Voorts is dit gebruik om te vra vir verdere voorbeelde of bewyse van tersaaklike gedrag. Die derde tipe vraag wat gebruik is, is opvolg vrae. Hiermee is gepoog om die navorsingsdeelnemers se antwoorde op die primêre vrae verder te ondersoek, die implikasie daarvan te bepaal asook die betekenis daarvan uit te vind (Sien aangeheg die onderhoudskedule **BYLAE I**).

4.2.4 Bandopnames en kontrole lys

Die gebruik van bandopnames het as 'n nuttige instrument tydens onderhoudvoering gedien. Aangesien sekere inligting nie altyd neergeskryf kan word nie, ondersteun die bandopnames die navorser in die verband. Bandopnames bied dus aan die navorser 'n meer volledige weergawe, van wat tydens die onderhoude bespreek is, as slegs die geskrewe veldnotas. Neuman (1997:368) benadruk egter dat bandopnames nie notas tydens onderhoudvoering moet vervang nie. Hy voer aan dat navorsingsdeelnemers ongemaklik kan voel en dat 'n bandopnemer ontwrigtend kan wees. In teenstelling hiermee meld Strydom (2002:285) dat navorsingsdeelnemers geïnhibeer kan word as die navorser voortdurend notas maak. Dit is dus wenslik om 'n balans te verkry deurdat 'n bandopnemer gebruik word om die volledige onderhoud op te neem en notas ter aanvulling gebruik word.

Greeff (2002:304) meld voorts dat die gebruik van 'n bandopnemer die vryheid aan die navorser bied om te konsentreer op die vloeï van die onderhoud. Die navorser kan ook die onderhoude makliker stuur in 'n bepaalde rigting. Na afloop van die onderhoude kan die bande getranskribeer word vir meer in-diepte analise. Op hierdie wyse kan data wat foutiewelik neergeskryf is reggestel word (Bailey, 1994:177). Die navorser is ook nou in staat om gebeure te herroep en om nie-response te identifiseer.

In die lig hiervan is daar in hierdie studie 'n bandopnemer as hulpmiddel gebruik. Alvorens die bandopnames gemaak is, is die toestemming van die navorsingsdeelnemers verkry. In gevalle waar dit nodig was, is die onderhoude van die onderskeie navorsingsdeelnemers na die onderhoude aan hulle teruggespeel. Na afloop van die onderhoude is die bandopnames getranskribeer en het die data analise plaasgevind. 'n Kontrole lys is opgestel om te kontroleer of die geïdentifiseerde kategorieë voldoende bespreek is. Nadat die bandopnames volledig getranskribeer is, is dit vernietig.

4.3 STEEKPROEFNEMING

Steekproefneming vervul 'n baie belangrike rol in navorsing deurdat die steekproef die mening van die groter populasie weerspieël. Vervolgens sal die wyse waarop steekproeftrekking in hierdie studie gaan plaasvind verduidelik word.

4.3.1 Nie-waarskynlikheidssteekproeftrekking

Binne die raamwerk van kwalitatiewe navorsing is nie-waarskynlikheidssteekproeftrekking die mees toepaslikste metode in die seleksie van navorsingsdeelnemers. Neuman (1997:204) is van mening dat hierdie nie die mees wenslike metode vir steekproeftrekking is nie, maar wel aangewend kan word in gevalle waar spesiale omstandighede geld, soos byvoorbeeld in verkennende navorsing. In hierdie opsig postuleer Babbie en Mouton (2001:166) dat sosiale navorsing soms uitgevoer word in situasies waar waarskynlikheidssteekproeftrekking nie toegepas kan word nie.

In unieke gevalle en meer spesifiek in kwalitatiewe navorsing, is dit nodig dat die navorser die steekproef trek op grond van sy kennis van die populasie, die elemente van die populasie en die aard van die navorsingsdoelwitte. Die steekproef word dus gebaseer op die navorser se oordeel en die doel van die studie. Neuman (1997:204) ondersteun hierdie siening en wys daarop dat die kundige in nie-waarskynlikheidssteekproeftrekking gevalle kies met 'n spesifieke doelwit in gedagte.

Kwalitatiewe navorsers is geneig om individue of groepe te soek waar die prosesse wat hulle wil bestudeer meer geneig is om te manifesteer. Die fokus sal geplaas word op die sosiale groepe of omgewings waarbinne padwoede insidente meer geneig is om plaas te vind. Silverman (in Strydom & Delpont, 2002:334) meld in hierdie verband dat daar noodgedwonge van spesifieke gevalle gebruik gemaak word bloot omrede hulle toeganklik en bereikbaar is.

In samehang met die onderhoude is daar ook op gevallestudies gefokus. Anonimiteit is gewaarborg aan die navorsingsdeelnemers. Elke geval is bestudeer teen die agtergrond van die gemeenskap se sosiale ervarings van padwoede. Sodoende is die studie van toepassing gemaak op die breë populasie al vind steekproeftrekking op 'n meer doelgerigte en minder toevallige wyse plaas. Elke geval beskik oor sekere eienskappe wat raakpunte vorm met die groter populasie. "Thus to study the particular is to study the general" (Denzin & Lincoln in Strydom & Delpont, 2002:334).

4.3.1.1 Voordele en beperkings van die waarskynlikheidsteekproeftrekking

'n Onafwendbare nadeel van nie-waarskynlikheidsteekproeftrekking is die feit dat die steekproef nie noodwendig verteenwoordigend van die breër gemeenskap is nie. Bailey (1994:94) is van mening dat die navorser hierdeur beperk word in die veralgemening van die bevindings. Die voordeel van hierdie steekproeftrekking is egter dat dit baie effektief toegepas kan word in kleiner studies, veral waar die studie met 'n meer omvattende studie opgevolg word. Volgens Neuman is hierdie tipe steekproeftrekking toepaslik in die volgende gevalle:

- In unieke gevalle waar 'n groot hoeveelheid inligting blootgelê word;
- Lede van moeilik bereikbare, gespesialiseerde groepe binne die populasie, kan op hierdie wyse bestudeer word; en
- Die navorser se doelwit is om spesifieke gevalle te identifiseer vir in-diepte analise. Die doel in hierdie gevalle is nie om te veralgemeen nie, maar eerder om 'n dieper begrip te ontwikkel.

4.3.2 Konsultasie met kundiges

Die Waarnemende Verkeershoof van Pretoria, Mnr. R. Ingram, is genader om vas te stel in watter mate die verkeersdepartement behulpsaam kan wees in die identifisering van navorsingsdeelnemers. Tydens konsultasie het dit aan die lig gekom dat toegang tot die rekords van die verkeersdepartement nie moontlik is nie. Die rede hiervoor is die reg op privaatheid wat ter sprake is. Daar is wel voorgestel dat potensiële deelnemers buite die verkeersshowe genader kan word.

Die moontlikheid om onderhoude te voer met individue wat reeds skuldig bevind is aan padwoede is ook ondersoek. In hierdie verband is daar 'n gesprek gevoer met 'n Adjunk Direkteur van die Nasionale Vervolgingsgesag, Riegal du Toit. Hy het daarop gewys dat daar twee moontlike struikelblokke in die opsporing van navorsingsdeelnemers op hierdie wyse kan wees. Eerstens kan dit die reeds veroordeelde persone se toekomstige appélsake negatief beïnvloed waarop hulle sal weier om deel te neem aan die studie. Tweedens sal dit 'n lang en uitgerekte proses wees om binne die regsistiem persone op te spoor wat spesifiek skuldig bevind is aan aggressiewe padgedrag. Hierdie persone sou aangekla en skuldig bevind gewees het van onder andere aanranding en roekeloos nalatige bestuur en nie padwoede per se nie. Proffesor Rina Delpport, van die Departement Maatskaplike Werk en Kriminologie, aan die Universiteit van Pretoria is ook genader om vas te stel watter navorsingstrategie die geskikste is vir die onderhawige studie. Sy het aangedui dat hierdie studie hom leen tot die bestudering van gevallestudies soos uiteengesit en bespreek binne die raamwerk van kwalitatiewe navorsing.

4.3.3 Kriteria vir steekproefsamestelling

Navorsingsdeelnemers het bestaan uit versekeringskonsultante. Geen beperking is geplaas op geslag nie. Kriteria waaraan daar wel voldoen moes word is as volg:

- Die persoon moes ten minste 20 ure per week bestuur;
- Navorsingsdeelnemers moes oor 'n geldige bestuurslisensie beskik;

- Hulle moes ten minste vir 'n tydperk van een jaar 'n bestuurslisensie besit het; en
- Persone moes tussen die ouderdom van 25jaar en 40jaar oud wees.

Vanweë die aard van versekeringskonsultante se beroep, spandeer hulle baie tyd op die pad en was hulle dus die ideale kandidate vir hierdie studie. Gepaardgaande met die frustrasies en spanning wat die verkeer op die pad meebring, behels hierdie beroep 'n eiesoortige spanning. Hul beroepsomskrywing behels die bestuur en motivering van makelaars. Gepaardgaande hiermee word daar ook grootliks op 'n kommissie basis gewerk en dus is produksie van uiterste belang. Gevolglik moet versekeringskonsultante nie net leer om die spanning en frustrasies in die werksomstandighede hanteer nie, maar ook die tydens padgebruik.

Versekeringskonsultante vorm dus die ideale bron van navorsingsdeelnemers vir hierdie studie omrede hulle spanning en frustrasie as deel van hulle beroep ervaar en gesamentlik hiermee 'n groot gedeelte van hul dag op die pad spandeer. Hulle is verder geskik vir hierdie studie omrede hulle insig kan werp op die vraag of padwoede meer gereeld voorkom in druk verkeer en of dit meerendeels konstant deur die dag voorkom. Versekeringskonsultante bevind hulle ook in die posisie dat hul hul motorvoertuig asook die bestuursaksie eerder as hul kantore as uitlaatklep vir frustrasie en spanning kan gebruik.

4.3.4 Steekproeftrekking

Doelgerigte steekproeftrekking is gebruik in die identifisering van navorsingsdeelnemers.

4.3.4.1 Doelgerigte steekproeftrekking

Volgens hierdie metode word 'n spesifieke geval gekies omrede die eienskappe of ervaring waaroor daardie individu beskik van waarde is vir die betrokke studie. Bailey (1994:96) meld dat die navorser sy eie oordeel gebruik om navorsingsdeelnemers te kies en so verseker dat hulle aan die behoeftes van die studie voldoen. Die navorser gebruik

dus sy eie vaardigheid en kennis om die navorsingsdeelnemers te kies. Deelnemers aan hierdie studie sal dus doelgerig gekies word op grond van die feit dat hulle versekeringskonsultante van beroep is . Daar sal dus op 'n doelbewuste wyse na tipiese maar terselfdertyd ook uiteenlopende data gesoek word.

4.4 DATA INSAMELING

4.4.1 Plek van onderhoud

Die tyd en plek van ontmoeting is vooraf gereël met die navorsingsdeelnemers. Die plek van ontmoeting was 'n rustige stil omgewing, wat hom geleen het tot privaatheid en waar geen onderbrekings voorgekom het nie. Beide die navorser en die navorsingsdeelnemer het ooreengekom op 'n plek wat geskik was en maklik toeganklik was vir albei. Die deelnemer moet gemaklik voel en dus is dit belangrik dat die omgewing eerder deelname aanspoor as wat dit 'n bedreiging inhou vir die deelnemer. Nader aan die datum van ontmoeting is die navorsingsdeelnemer per brief herinner aan die afspraak.

4.4.2 Verloop van onderhoud

Met die aanvang van die onderhoud is die navorsingsdeelnemer verseker dat die inligting wat uit die onderhoud verkry word konfidensieel hanteer sal word. Omrede die navorser alle onderhoude persoonlik behartig het, kon die navorsingsdeelnemer se anonimiteit gewaarborg word. Die proses wat gevolg is om sy response op te neem is aan hom verduidelik. Mondelinge toestemming is weereens verkry om 'n bandopname van die gesprek te maak. Die bandopname masjien in so 'n posisie geplaas, dat dit nie steurend was vir die navorsingsdeelnemer nie.

Daar is gepoog om 'n vertrouensverhouding met die navorsingsdeelnemer te vestig. Dit is bewerkstellig deur aandagtig na sy response te luister, belangstelling te toon asook respek te toon vir sy opinies. Die doelwit van die onderhoud was om die navorsingsdeelnemer in so 'n mate gerus te stel dat hy bereid was om sy belewenisse rondom aggressiewe

padgedrag te deel. Onderhoudtegnieke is deur die verloop van die onderhoud aangewend om onder andere 'n duidelike beeld te verkry van wat die navorsingsdeelnemer sê asook om gedetailleerde inligting te bekom. Dit is voorts gebruik om te verseker dat die onderhoud gefokus bly op die tema, naamlik die belewenis tydens die vertoon van aggressiewe padgedrag, en nie afdwaal nie. Na afloop van die onderhoud is die navorsingsdeelnemer 'n geleentheid gegun om vrae aan die navorser te stel.

4.5 DATA ANALISE

Na insameling van die data het die analise daarvan plaasvind. Tydens kodering het die navorser rou data georganiseer in konseptuele kategorieë. Hierdie konsepte of temas is aangewend om die data te analiseer. Neuman (1997:421) stel dit dat kodering gelei word deur die navorsingsvraag. Kodering is egter ook 'n proses waardeur nuwe navorsingsvrae na vore kan kom. Op hierdie wyse word orde binne die data geskep deur middel van twee prosesse:

- meganiese data vermindering; en
- analitiese kategorisering van data.

'n Soeke na patrone binne die data vind plaas en indien so 'n patroon geïdentifiseer word, sal dit geïnterpreteer word in terme van 'n sosiale teorie of sosiale omgewing.

Tydens die kodering van die data van hierdie betrokke studie, is daar van 'n kombinasie van kwalitatiewe verwerking metodes gebruik gemaak word. Drie basiese kodering stappe naamlik, oop kodering, as kodering en selektiewe kodering is aangewend. Terselfdertyd is die beginsels van die illustratiewe metode ook toegepas. Vervolgens vind 'n kort bespreking plaas van die onderskeie metodes.

4.5.1 Oop kodering

Hierdie stap in die koderingsproses is gemik op die meganiese vermindering van data. Temas word geïdentifiseer, waarna aanvanklike kodes of te wel etikette daaraan toegeken word. Die oogmerk van hierdie proses is om die massa data in kategorieë te sorteer.

4.5.2 As kodering

Tydens as kodering word die data vir 'n tweede keer deurgegaan. Die fokus is egter nie meer op die data per se nie, maar op die aanvanklike gekodeerde temas. Die navorser begin dus met 'n georganiseerde stel van die aanvanklike kodes of pre-liminêre konsepte. Die oogmerk van hierdie kodering is om te beweeg na georganiseerde temas asook die identifikasie van die onderskeie afdelings van kernkonsepte wat gebruik sal word vir analise. Vrae word nou gevra oor moontlike oorsake en gevolge, kondisies en interaksies, strategieë en prosesse asook konsepte wat saamgevoeg kan word. Neuman (1997:423) omskryf hierdie proses as die hersiening en ondersoek van aanvanklike kodes, waarin die moontlikheid bestaan dat nuwe temas na vore kan kom.

4.5.3 Selektiewe kodering

Selektiewe kodering vorm die laaste stap in die hersiening van die data. Die hooftemas is reeds geïdentifiseer in die vorige stappe. Data en vorige kodes word hersien met die doel om gevalle te identifiseer wat temas illustreer. Vergelykings word op hierdie wyse deur die navorser gemaak. Hooftemas word gebruik om die navorser te lei. Meer as een hooftema kan gebruik word. Tydens hierdie proses vind die herorganisasie van temas wat vroeër geïdentifiseer is plaas.

4.5.4 Illustratiewe metode

Die illustratiewe metode is in samehang met die vorige drie stappe van kodering toegepas. In hierdie metode word daar gebruik gemaak van empiriese bewyse om 'n

teorie te illustreer. Dus pas die navorser teorie toe op 'n sosiale gebeurtenis. Neuman (1997:428) stel dit dat data georganiseer word op die basis van 'n voorafgaande teorie. Ter illustrasie van hierdie metode kan die teorie beskou word as leë bokse wat die navorser poog om te vul deur gebruik te maak van bewyse wat uit die ingesamelde data voortspruit. Die bewyse in die sogenaamde bokse weerspreek of bevestig die teorie en word aangewend om te poog om die sosiale wêreld te verklaar. Twee variasies op hierdie metode bestaan, naamlik;

- Spesifieke gevalle; en
- Paralêlle demonstrasie van spesifieke gevalle.

4.6 ETIESE ASPEKTE RAKENDE DIE STUDIE

Navorsingsdeelnemers wat genader is vir deelname aan die studie is gevra om toestemmingsbriewe te onderteken. In hierdie toestemmingsbrief is al die moontlike etiese aspekte wat 'n invloed op die studie kan hê aangespreek (Sien aangeheg 'n voorbeeld van 'n toestemmingsbrief **BYLAE II**).

Navorsingsdeelnemers is eerstens verseker dat deelname vrywillig is en dat hulle ter enige tyd van die studie kan onttrek. Indien daar reeds met hulle 'n onderhoud gevoer is en hulle op 'n latere stadium besluit om van die studie te onttrek staan dit hulle vry om dit te doen. Die data wat in so geval verkry is sal vernietig word. Die navorsingsdeelnemers is ook verseker dat hulle anoniem sal bly. Op hierdie wyse sal privaatheid gewaarborg word. Die navorsingsdeelnemers se name is op geen stadium opgeneem op band nie en verskyn ook glad nie in die data nie. Sodoende is hulle anonimiteit verseker.

'n Bandopnemer is gebruik tydens die onderhoude. Hiervan is die navorsingsdeelnemers vooraf verwittig. Die data wat ingesamel is, is vertroulik hanteer. Die navorsingsdeelnemers is ook ingelig dat die data verwerk sal word en gebruik gaan word in 'n MA-verhandeling en dat daar later van tyd ook 'n wetenskaplike artikel gepubliseer kan word wat weereens die data sal weergee.

In hierdie studie is versekeringskonsultante genader om as navorsingsdeelnemers op te tree. Die maatskappye by wie hierdie konsultante werksaam is sal onder geen omstandighede binne die studie gemeld word nie. Dit is ook duidelik gestel aan die navorsingsdeelnemers dat daar geen beloning vir deelname is nie. Daar sal ook geen benadeling of vervolging wees in gevalle waar verkeersoortredings begaan is of ander sensitiewe inligting weergegee word nie.

Om misleiding van navorsingsdeelnemers te voorkom is daar 'n duidelike uiteensetting aan hulle gebied rondom die volgende aspekte van die studie.

- Doelwitte van die studie;
- Inhoud van die studie; en
- Verwerking van ingesamelde data.

Die navorser was voorts bereid om enige vrae wat die navorsingsdeelnemers rondom die studie mag hê, te beantwoord.

4.7 GEVOLGTREKKING

Kwalitatiewe navorsing is die geskikste wyse waarop data rakende die belewenisse van diegene wat padwoede vertoon, ingesamel kon word. Hierdie onderwerp leen hom tot onderhoudvoering wat op 'n verkennende wyse aangepak kon word. Navorsingsdeelnemers is op geen wyse beperk rakende hulle response en bydraes nie. Die wyse waarop die navorsingsdeelnemers geïdentifiseer is, is noukeurig oorweeg. Alle etiese aspekte rondom die proses van data insameling was ook noukeurig aangespreek.

5. DATA ANALISE EN BESPREKING VAN RESULTATE

5.1 INLEIDING

Die navorsingsvrae en doelwitte, ten opsigte van hierdie studie, is in Hoofstuk 1 gestel. Ten einde hierdie vrae en doelwitte empiries te verifieer word die doelwitte aan die hand van die bevindings wat verkry is bespreek.

5.2 BESPREKING VAN DIE RESULTATE MET BETREKKING TOT DIE NAVORSINGSVRAE

In die onderhawige studie is algemene vrae en gefokusde vrae geformuleer ten einde rigting aan die navorsing te kan gee en om die onderskeie navorsingsvrae aan te spreek.

5.2.1 Algemene vrae

Algemene vrae is geformuleer om navorsingsvraag een te beantwoord, naamlik:

- Is u vertrouwd met die konsep padwoede?
- Verduidelik in u eie woorde wat u onder padwoede verstaan.
- Het u uself al skuldig gemaak aan padwoede? Verduidelik.

Die navorsingsdeelnemers het aangedui dat hulle vertrouwd was met die konsep “padwoede” en aggressiewe bestuursgedrag. In hul omskrywing van wat hulle verstaan onder hierdie konsep, het die meerderheid van die respondente verwys na die ervaring van emosies, wat volg op ‘n gebeurtenis op die pad of die aksies of gedrag van ander bestuurders wat hulle eie gedrag geaffekteer het. Die navorsingsdeelnemers het aangedui dat hierdie verhoogde emosionele opwekking lei tot ‘n wye verskeidenheid gedragsresponse soos byvoorbeeld, skreeu op ander bestuurders, flits van ligte asook die vertoon van fisieke handeling soos die aanranding van ander padgebruikers. Agt van die tien (80%) navorsingsdeelnemers het aangedui dat hulle hulself al skuldig gemaak het aan ekstreme padwoede.

Navorsingsvraag een word, op grond van die ingesamelde data as volg beantwoord. Motorvoertuigbestuurders tref wel onderskeid tussen algemene bestuursgedrag en padwoede. Spesifieke handeling wat nie deel uitmaak van hulle normale bestuursgedrag nie, is geïdentifiseer as kenmerkend van 'n padsituasie waarin padwoede voorkom. Die gevolgtrekking kan dus gemaak word dat motorvoertuigbestuurders wel padwoede openbaar in sekere situasies maar nie oor die algemeen op 'n aggressiewe wyse bestuur nie.

5.2.2 Gefokusde vrae

Ten einde navorsingsvrae twee, drie, vier en vyf te beantwoord is die volgende gefokusde vrae gebruik.

- i) Watter gebeure op die pad kan padwoede veroorsaak ?
- ii) Watter gebeure buite die padsituasie kan padwoede veroorsaak?
- iii) Verduidelik die emosies wat jy ervaar indien jy padwoede ervaar.
- iv) Verduidelik die gedrag wat jy vertoon, tydens 'n padwoede episode.
- v) Is daar enige aspekte wat padwoede kan beperk?
- vi) Is daar enige faktore of aspekte ten opsigte van padwoede wat ek nie aangeraak het nie?

5.2.2.1 Navorsingsvraag twee

Ten opsigte van navorsingsvraag twee is die volgende data ingesamel.

TABEL 6: FAKTORE WAT AANLEIDING GEE TOT PADWOEDE

FAKTORE	AANTAL UIT 10
Ongeskikte/ onbedagsame bestuurders	6/10
Motoriste wat te stadig voor jou ry	6/10
Ander bestuurders wat voor jou insny	5/10

Motoriste wat padreëls verontagsaam	6/10
Gevalle waar ander motoriste van bane verwissel sonder die gebruik van flikkerligte	5/10

TABEL 7: MINDER PROMINENTE FAKTORE WAT AANLEIDING GEE TOT PADWOEDE

FAKTORE	AANTAL UIT 10
Gevalle waar motoriste gedwing word om in linkerbaan te ry	2/10
Motoriste wat ander in gevaar stel	3/10
Bestuurders wat besig is met ander aktiwiteite terwyl hulle bestuur, byvoorbeeld die gebruik van selfone	2/10
Verkeersopeenhopings	1/10
Motoriste wat ligte flits	1/10

TABEL 8: ALLEDAAGSE FRUSTRASIES WAT AANLEIDING GEE TOT PADWOEDE

TIPE FRUSTRASIES	AANTAL UIT 10
Gevalle waar 'n persoon 'n besige dag het en dus haastig is	4/10
Vermoeiende dag by die werk beleef	5/10
Alledaagse spanning (bv. finansiële druk)	3/10
Huislike omstandighede (bv. argument)	2/10
Indien die persoon kwaad of ontsteld is	4/10

In die lig van die response en data wat ingesamel is, is navorsingsvraag twee beantwoord. Respondent twee het aangedui dat indien daar 'n verkeersopeenhoping is, dit “die cherrie op die koek is wanneer 'n ou ook nog voor jou insny”. In reaksie op hierdie vraag het respondent agt gemeld dat padwoede ontlok word wanneer “mense bane verwissel sonder flikkers of eers hulle flikker aansit wanneer hulle reg langs jou is, en dan kan jy dit nie sien nie”. Die navorsingsdeelnemers het voorts verskeie faktore asook situasies, soos

uiteengesit in Tabel 6, Tabel 7 en Tabel 8, uitgelig wat daartoe bydra dat motorvoertuigbestuurders padwoede openbaar. Hierdie faktore kom sowel binne as buite die padsituasie voor.

‘n Verslag wat deur die Verkeersdepartement in Florida VSA gepubliseer is het aangedui dat die volgende handeling bestempel kan word as voorlopers tot padwoede of te wel die vertoon van aggressiewe padgedrag: roekelose nalatige bestuurshandeling; insny voor ander motorvoertuigbestuurders; bestuurders wat onnodig oor die snelheidsgrens ry, (Florida Department of Highway Safety & Motorvehicles, 1999:3). In aansluiting hierby het die United States National Highway Transportation Safety Administration die volgende bestuurshandeling geklassifiseer as aggressiewe padgedrag: bestuurders wat te na aan ander motorvoertuie volg, onveilige baanverwisselings en die verontagsaming van padreëls. Hierdie bevindings stem grootliks ooreen met die bevindings van die onderhawige studie (Tabel 6 en 7).

5.2.2.2 Navorsingsvraag drie

Ten opsigte van navorsingsvraag drie is die volgende data ingesamel:

TABEL 9: EMOSIES WAT VOORKOM TYDENS INSIDENTE VAN PADWOEDE

EMOSIES	AANTAL UIT 10
Woede	7/10
Frustrasie	6/10
Ongeduld	3/10
Irritasie	4/10
Disrespek	1/10
Bestrawwing	2/10

Navorsingsvraag drie is beantwoord aangesien verskeie emosies geopenbaar word tydens padwoede. In Tabel 9 word die respondente se emosies aangedui. Mizell (1997:3) stem ooreen met die emosies wat deur die respondente genoem is en beskou ook hierdie emosies as kenmerkend van padwoede. In sy studie verwys hy na 'n bron van opgehoopte frustrasie en aggressie wat uitgelaat word, wanneer padwoede ervaar word (Mizell, 1997:4).

5.2.2.3 Navorsingsvraag vier

Ten opsigte van navorsingsvraag vier is die volgende data ingesamel:

TABEL 10: GEDRAG WAT GEOPENBAAR WORD TYDENS INSIDENTE VAN PADWOEDE

GEDRAG	AANTAL UIT 10
Gebruik van toeter	4/10
Vloek en skel op ander bestuurders	7/10
Flits van ligte	3/10
Toon van handgebare	5/10
Bestuur te naby ander voertuie	2/10
Bestuur stadig voor ander voertuie	1/10

Navorsingsvraag vier het dit ten doel om vas te stel watter gedrag geopenbaar word tydens insidente van padwoede. Navorsingsdeelnemers het hoofsaaklik aangedui dat hulle vloek en skel op ander bestuurders. Die bevinding is soortgelyk aan die bevindings van die University of Southampton in Nieu Zeeland. In laasgenoemde studie is bevind dat 45% van die respondente geneig is om ligte te flits terwyl 22% eerder gebruik maak van handgebare en skeltaal. Ander bestuursaksies soos byvoorbeeld om onveilige volgfafstande te handhaaf en die opsetlike obstruksie van ander motorvoertuie is in 'n mindere mate gemeld (James & Nahl, 26:2000).

Superintendent Rob Askew van die Suid-Afrikaanse Polisie diens, Misdadvoorkoming is van mening dat padwoede op twee wyses manifesteer. Indirek, deurdat slegs handgebare

en skeltaal gebruik word en of direk, waar bestuurders mekaar openlik uitdaag. Laasgenoemde lei gewoonlik tot beserings asook die beskadiging van eiendom (Geldenuys, 2003:8).

5.2.2.4 Navorsingsvraag vyf

Ten opsigte van navorsingsvraag vyf is die volgende data ingesamel.

TABEL 11: FAKTORE WAT MOONTLIK PADWOEDE KAN VERHOED

FAKTORE	AANTAL UIT 10
Verkeersbeamptes en/of polisie	5/10
Padontwerp en instandhouding van paaie	4/10
Opvoeding, byvoorbeeld gevorderde bestuurskursusse	3/10
Defnitiewe bestrawwing	1/10
Passasiers	2/10
Verwydering van bedelaars op straathoeke	2/10
Innerlike beheer/ selfkontrole	2/10

Die data wat weerspieël word in Tabel 11, het betrekking op die navorsingsdeelnemer se opinie rakende die bekamping van padwoede. In die lig van die response kan aanvaar word dat navorsingsvraag vyf beantwoord is. Die helfte van die respondente het aangedui dat die teenwoordigheid van 'n verkeersbeampte op die pad hulle laat heroorweeg om padwoede te vertoon. Respondent twee was van mening dat sigbare polisiëring nie net afskrikking bied nie, maar dat dit ook die geleentheid skep waar oortreders onmiddelik aangespreek en bestraf kan word. James en Nahl (242:2000), het bevind dat sigbare polisiëring wel 'n afname in padwoede meebring. In die onderhawige studie het daar egter ook negatiewe kommentaar rondom sigbare polisiëring na vore gekom. Twee respondente het aangedui dat die teenwoordigheid van polisiebeamptes oftewel verkeersbeamptes juis verkeersopeenhopings veroorsaak, deurdat bestuurders oorversigtig raak en nie op die bestuurstaak fokus nie. Die gevolg hiervan is dat bestuurders so oorkompenseer dat hulle onveilige bestuursgedrag vertoon.

5.3 ADDISIONELE KOMMENTAAR

Addisionele kommentaar wat deur die navordingsdeelnemers gelewer is, sluit onder andere in dat 'n "kultuurverandering" op die pad teweeg gebring moet word. Respondent agt het aangedui dat 'n aggressiewe bestuurskultuur in Suid-Afrika bestaan. Motorvoertuigbestuurders moet minder aggressief bestuur en meer bedagsaam teenoor ander bestuurders optree. Ontspanningstegniese moet aangeleer word om aggressie te verlaag tydens 'n motorrit. 'n Wye verskeidenheid afleidingsoefeninge kan gedoen word om die bestuurder se spanning te verlaag. So byvoorbeeld kan 'n bestuurder luister na klassieke musiek, aangesien polsende musiek dikwels bydra tot die vertoon van aggressiewe gedrag. Sommige bestuurders kan ook baat vind by ontspanningsoefeninge, soos om spiere doelbewus te ontspan en diep asem te haal. Volgens respondent nege moet padreëls gehoorsaam word. Die owerhede moet ook seker maak dat bestuurders waarvoor lisensies uitgereik is, wel bevoeg is om te bestuur.

5.4 BESPREKING VAN BEVINDINGS AAN DIE HAND VAN TEORIE EN AFGEHANDELDE NAVORSING

Vervolgens sal die bevindings aan die hand van die ingesamelde data asook die onderskeie teorieë en afgehandelde navorsing verklaar word.

5.4.1 Frustrasie-aggressie hipotese

Die Frustrasie-aggressie hipotese verwys na frustrerende omstandighede wat die individu predisponeer om aggressie te toon. Die navorsingsdeelnemers het tydens die onderhoudvoering verskeie frustrasies geïdentifiseer, wat daartoe kan bydra dat hulle aggressiewe gedrag in die padsituasie sal openbaar. Navorsingsdeelnemers het aangedui dat faktore soos onbedagsame of te wel ongeskikte bestuurders, persone wat gevaarlik bestuur, bestuurders wat sonder waarskuwing voor ander insny asook bestuurders wat te stadig ry, aanleiding kan gee tot die openbaring van padwoede. Hierdie faktore kan

beskou word as situasies wat frustrasie by die motorvoertuigbestuurder teweegbring. Die Frustrasie-aggressie hipotese ondersteun dus hierdie bevinding.

Hennesy en Wiesenthal (1999:410) het in hul studie rakende verkeersopeenhopings, bestuurderspanning en bestuurderaggressie opgemerk dat spanningsvolle situasies gekoppel kan word aan verhoogde aggressie. Spanningsvolle situasies verwys in hierdie verband na 'n wye verskeidenheid elemente wat teenwoordig kan wees op die pad, soos byvoorbeeld hoë verkeersvolumes. Selfs die teenwoordigheid van ander bestuurders kan 'n verhoogde frekwensie van spanning en frustrasie by die algemene padgebruiker meebring.

Soos reeds aangedui uit die ingesamelde data is verkeersopeenhopings op die pad een van die bronne van frustrasies by bestuurders. Hedlund (1997:15) dui in hierdie verband aan dat verkeersopeenhopings 'n moontlike oorsaak kan wees vir die openbaring van irrasionele gedrag (bv. padwoede).

Dit wil voorkom asof padwoede ontlok word deur gebeure op die pad wat as 'n nietigheid beskou kan word. Mizell (1997:5) is van mening dat dit raar is vir een enkele insident om padwoede te veroorsaak. Hy is van mening dat die uiteindelijke openbaring van hierdie gedrag voorafgegaan word deur 'n reeks frustrasies en stresfaktore in die motorvoertuigbestuurder se lewe. Voorts kan die redes vir padwoede in der waarheid beskou word as katalisators vir die ontlokking van aggressiewe gedrag. Individue beskik oor opgehoopte bewuste en/of onbewuste bronne van aggressie en frustrasie wat uitgelaat word met behulp van die katalis, in hierdie geval 'n insident op die pad wat die motorvoertuigbestuurder verhoogde emosies laat ervaar (Mizell, 1997:5). Respondente het in hierdie verband wel aangetoon dat opgehoopte frustrasies en aggressie tot uiting kan kom in padwoede. Hulle sou dus nie noodwendig gereageer het op daardie spesifieke situasie op die pad nie, maar voorafgaande gebeure, soos byvoorbeeld 'n spanningsvolle dag predisponeer hulle om aggressief op te tree. Dus was die padwoede insident in so 'n geval die katalisator vir aggressiewe gedrag.

Dit is dus nie slegs omstandighede op die pad wat frustrasies teweegbring nie, maar ook gebeure wat plaasgevind het nog voordat die bestuurder in sy motorvoertuig geklim het. Volgens die navorsingsdeelnemers sal 'n besige of moeilike dag by die werk asook 'n dag waarop hulle haastig is veroorsaak dat hulle hul makliker sal wend tot aggressiewe gedrag tydens padgebruik. Alhoewel slegs die helfte van die respondente aangedui het dat 'n moeilike dag by die werk hulle sal predisponer tot die toon van padwoede, het die ander deelnemers wel aangedui dat so 'n situasie moontlik is. Die ander respondente is van mening dat dit nie 'n invloed op hulle het nie, omrede hulle fokus op die bestuurstaak of nie geneig is om emosies van een situasie na 'n volgende oor te dra nie. Volgens Joint (1995:18) is individue geneig om aggressie te openbaar wanneer hulle met frustrerende omstandighede gekonfronteer word. Gebaseer op hierdie veronderstelling, meen Joint dat padwoede slegs nog 'n algemene vorm van aggressie is.

5.4.2 Simboliese interaksionisme

Hierdie teorie fokus op die interaksies wat plaasvind tussen individue. In samehang hiermee word daar baie klem geplaas op die rol wat betekenisvolle objekte speel. Simbole word beskou as 'n integrale deel van die daaglikse interaksies tussen individue. Vanselfsprekend figureer simbole, byvoorbeeld 'n gebalde vuist of 'n bepaalde handgebaar ook binne verskeie padsituasies.

Tydens die onderhoudvoering is die navorsingsdeelnemers versoek om die tipe gedrag wat hulle sal openbaar in situasies wanneer hulle padwoede ervaar aan te toon. Die mees algemeenste reaksie wat uit die data na vore gekom het was die toon van handgebare. Dit het dus gedien as medium vir die oordra van hulle woede en frustrasies. Simboliese gedrag hom as geskikte kommunikasiemiddel in padsituasies beskou word. Deur middel van handgebare kon die bestuurder op 'n nie-verbale wyse sy emosies oordra aan die ander bestuurders. Respondent drie het byvoorbeeld aangedui dat hy “ vir die persoon wys wat hy verkeerd gedoen het en dat hy 'n idioot is”. Respondent vier het gesê “ Ek vloek en beduie graag en slaan dan my hande op die stuurwiel en gooi hierna my hande in die lug”.

Ander simboliese gedrag wat tydens die onderhoudvoering uitgelig is, sluit onder andere die volgende in: flits van ligte, te naby aan ander voertuie bestuur asook deur opsetlik stadig voor ander motorvoertuigbestuurders te bestuur.

‘n Ander perspektief van simboliese gedrag op die pad word deur Pitts (1997:30) uitgelig. Hy meld dat aggressiewe bestuurders op die pad hulle motorvoertuie as wapens gebruik om uiting aan hulle aggressie te gee. Die motorvoertuig word simbolies beskou as ‘n wapen waarmee ander motorvoertuigbestuurders aangeval kan word. Mizell (1997:38) sluit hierby aan deur te noem dat die mees algemene wapens wat tydens padwoede gebruik word, wel motorvoertuie en vuurwapens is. Respondente was oor die algemeen nie geneig om hul motorvoertuie as wapens aan te wend nie, vanweë die gevaar wat dit vir hul veiligheid inhou. Respondent tien het wel aangetoon dat hy op twee geleenthede sy motorvoertuig gebruik het om ‘n ander motorvoertuig van die pad af te druk. In beide hierdie gevalle is die gedrag ontlok deur bestuurders wat met hul motorvoertuie deur die verkeer gevleg het en voor ander motorvoertuie ingedruk het. Volgens respondent tien was die motivering vir sy gedrag “om aan die ander bestuurders te wys hulle is idiote en bestuur gevaarlik”.

Simboliek op die pad kan selfs verder gevoer word as net die blote vertoon van handgebare en die gebruik van ‘n motorvoertuig as ‘n wapen. Die term “optimalisering van oortredings” is deur Lawton et al. (1997:12) ontwikkel. Dit veronderstel dat die motorvoertuigbestuurder aggressie gebruik en die oortreding van verkeersreëls as ‘n uitlaatklep vir aggressie sien. Alternatiewelik word dit as ‘n bron van opwinding ervaar. Die oortreding van verkeersreëls asook padwoede word ‘n simbool van die bestuurder se eie aggressie of soeke na opwinding.

5.4.3 Sosiale leerteorie

Die Sosiale leerteorie bied ‘n verklaring vir die wyse waarop gedrag aangeleer word. Sentraal tot hierdie teorie staan die konsep van wederkerige determinisme. Hierdie

konsep is deur Albert Bandura gepostuleer en verwys basies na die aktiewe rol wat die individu speel in die aanleer van gedrag.

Padgedrag word soos enige ander vorm van gedrag ook aangeleer. Die openbaring van aggressiewe gedrag hang dus af van die waarneming van hierdie tipe gedrag soos dit geopenbaar word deur ander padgebruikers. Mettertyd word handeling aangeleer en nageboots. Die besluit om aggressiewe gedrag te internaliseer en te toon sal daarvan afhang of die individu 'n negatiewe of positiewe reaksie gehad het op die gedrag toe dit die eerste keer waargeneem is. Nie een van die respondente het aangetoon dat hulle 'n vorm van bestawing of enige negatiewe reaksie ontvang het nadat hulle padwoede vertoon het nie. Die waarskynlikheid dat hierdie gedrag in ander situasies herhaal sal word is hoog.

Die aanleer van gedrag vind ook grootliks binne sosiale groepe plaas. In hierdie opsig kan daar ook verwys word na 'n bestuurskultuur wat aangeleer word. Individue neem die gedragwyses van ander lede in hulle sosiale groepe op die pad waar. Hierdie gedrag word geïnternaliseer en nageboots, derhalwe kan 'n vorm van 'n bestuurskultuur ontstaan. James en Nahl (2000:28) dui aan dat dit voorkom asof selfgeldende, onbeskofte en aggressiewe padgedrag die norm vir baie motorvoertuigbestuurders geword het. Ouers neig ook om die sienswyses van die dominante bestuurskultuur aan hulle kinders oor te dra. Meyer, et al. (1988:250) dui aan dat gesagspersone, soos byvoorbeeld ouers, 'n groot rol speel in die opvoeding van kinders omrede hulle gedrag waarneem en daarvolgens handel.

Blumenauer (1997:5) postuleer dat 'n dominante bestuurskultuur verskeie gevare kan inhou. Binne hierdie kultuur leer die motorvoertuigbestuurder nie net om aggressief op te tree nie, maar neem ook 'n *laissez faire* houding aan. Hierdie tipe houding op die pad hou 'n konstante gevaar in vir ander bestuurders omrede hulle veiligheid nie as belangrik beskou word nie. Lawton et al. (1997:1259) het aangetoon dat jeugdigheid en manlikheid sterk voorspellers is vir die voorkoms van verkeersoortredings. Uit die studie het dit na

vore gekom dat hierdie groep individue ook meer positiewe houdings huldig ten opsigte van die toon van aggressiewe gedrag, as die res van die gemeenskap.

In 'n groot mate beeld die media die ergste vorme van padwoede uit. Verder beeld die media die gevare wat padwoede inhou vir die slagoffer asook die bestrawwing wat volg vir die oortreder uit. Van die navorsingsdeelnemers het aangedui dat hulle wel kwaad en gefrustreerd raak op die pad, maar dat hulle 'n keuse uitoefen om geen aksie te neem of aggressiewe gedrag te openbaar nie. Hierdie besluite word geneem op grond van die vrees dat hulle ook ernstig beseer of selfs gedood kan word tydens 'n padwoede onderonsie. Die meerderheid van die navorsingsdeelnemers het aangedui dat hulle poog om hulself te kalmeer en die woede te internaliseer en nie uiting daaraan te gee nie. Volgens hulle het die media 'n groot rol gespeel in die aanleer van hierdie respons (bv. berigte wat verwys na padwoede aanvalle).

5.4.4 Beheerteorie

Sentraal tot hierdie teorie is die volgende vraag: Waarom openbaar alle individue nie misdadige of afwykende gedrag nie? Volgens die teoretici hou dit verband met die stoot-en-trek faktore wat daagliks voorkom. 'n Persoon se gedrag word in 'n groot mate bepaal deur interne en eksterne beheer wat voorkom in sy lewe.

Twee van die navorsingsdeelnemers het aangetoon dat hulle hulself nog nie aan padwoede skuldig gemaak het nie. Hierdie bevinding ondersteun die toepassing van interne beheer. Aansluitend hierby het navorsingsdeelnemers aangedui dat hulle sal poog om situasies waarin padwoede voorkom te ignoreer. Respondent een het in die verband gesê “ ek kyk slegs voor my en poog om die situasie te ignoreer”.

Tydens onderhoudvoering is dit aan die navorsingsdeelnemers gestel watter afskrikkingsmetodes volgens hulle sal help om padwoede te minimaliseer. Interne beheer is geïdentifiseer as 'n moontlike wyse waarop padwoede verminder kan word.

Respondent twee het aangedui dat “ bestuurders moet poog om logies oor ‘n situasie te dink”.

Daar is wel individue wat enige vorm van gedrag sal openbaar om sodoende beheer oor ‘n situasie te kan handhaaf. Hierdie gedrag is nie altyd positief nie en sal eerder lei tot konflik. Ter verduideliking meld Martinez (1997:33) dat sommige motorvoertuigbestuurders hulself as vry en onafhanklik op die pad beskou, en derhalwe in beheer van hulself en hul omgewing handel. Enige ander bestuurder wat poog om inbraak te maak op hierdie gevoel van onafhanklikheid en beheer loop dus die risiko om aangeval te word. Die feit dat motorvoertuie met soveel tegnologiese verbeteringe asook veiligheidsmeganismes toegerus is, versterk verder die motorvoertuigbestuurder se gevoel van onkwesbaarheid en beheer (Martinez, 1997:21). In die verband het respondent agt aangedui dat sy voertuig vir hom ‘n veilige omgewing skep. Respondent agt is van mening dat lugsakke en ander veiligheidsaspekte wel daartoe bydra dat ‘n mens onaantasbaar voel.

5.4.5 Opwindings-oordragteorie

Hierdie teorie fokus op die wyse waarop fisiologiese opwekking van een situasie na die volgende oorgedra kan word. Daar word gepostuleer dat opwekking wat binne een situasie voorkom, kan voortduur en oorgedra kan word na ‘n volgende situasie. Die emosionele reaksies wat in latere situasies voorkom kan op hierdie wyse verhoog word, tot ‘n meer intense emosionele respons.

Tydens die onderhoude het navorsingsdeelnemers aangetoon dat daar wel situasies is waar hulle byvoorbeeld ‘n moeilike dag by die werk gehad het en dan hulself makliker wend tot aggressiewe gedrag op die pad. Dit is dus duidelik dat die emosionele opwekking wat gedurende die dag by die werk plaasgevind het, oorgedra is na die situasies op die pad. Respondent vyf het aangedui dat hy meer geneig is tot padwoede indien hy “ontsteltenis by die huis of werk beleef het of haastig is oppad iewers heen”. Alhoewel die minderheid respondente aangedui het dat situasies buite die pad ‘n rol speel

in die toon van padwoede, was dit wel duidelik dat daar tog situasies bestaan waar die gebeure vooraf veroorsaak het dat padwoede vertoon word.

5.4.6 Hidroliese model

Die Hidroliese model kan vergelyk word met die werkinge van 'n drukkoker. Aggressiewe energie bou op en mettertyd moet daar uiting daaraan gegee word. Freud verwys na hierdie vertoon van aggressie as ontploffings wat plaasvind. Padwoede kan gesien word as een van hierdie ontploffings. Aggressiewe energie of emosies bou op by die bestuurder tot op 'n punt waar die geringste insident kan veroorsaak dat hy oorgaan tot aggressiewe gedrag of fisiese geweld. Hierdie uitbarsings kan enige vorm van gedrag behels soos byvoorbeeld die toon van handgebare, skel asook volskaalse aanranding.

5.4.7 Samevatting

Die response van die navorsingsdeelnemers ondersteun die voorafgaande teorieë. Hierdie teorieë kan dus as 'n riglyn gebruik word om die voorkoms van padwoede te verklaar en ook om wyses te vind waarop die probleem aangespreek kan word.

5.5 AANBEVELINGS

Na afloop van hierdie studie kan daar sekere aannames gemaak word rondom aggressiewe gedrag wat op die pad voorkom. Daar is gepoog om lig te werp op die redes waarom bestuurders nie slegs hulle humeur verloor nie, maar selfs so ver sal gaan as om verbaal asook fisiek 'n ander bestuurder aan te val.

Daar bestaan verskeie teorieë rondom hierdie onderwerp, elkeen met geldige redes vir die voorkoms van hierdie samelewingsrelevante probleem. Dit is egter van belang dat daar nie net teorieë rondom hierdie onderwerp geformuleer word nie, maar dat daar wyses gevind word waarop hierdie probleem aangespreek kan word. Navorsing vorm 'n

integrale deel in die soeke na oplossings. In hierdie studie is daar gepoog om die omvang van die probleem bloot te lê asook om die erns daarvan uit te lig.

Verskeie bronne is geraadpleeg in die formulering van aanbevelings. Die data wat uit die studie verkry is, is aangewend om moontlike verduidelikings vir die ontstaan en toon van aggressiewe gedrag te vind. Hierdie kennis rondom die oorsake vir padwoede is weer aangewend om sodoende oplossings te vind vir die toekoms.

5.5.1 Aanbevelings voortspruitend uit die insette van die navorsingsdeelnemers

Die volgende meganismes of aspekte is deur die navorsingsdeelnemers in die onderhawige studie aanbeveel om padwoede te bekamp.

5.5.1.1 Kultuurverandering

Uit die ingesamelde data het dit na vore gekom dat padwoede 'n sosiale probleem is, wat nie deur enkele individu bekamp kan word nie. Groter sukses kan behaal word indien daar 'n houdingsverandering in die samelewing plaasvind. Sodanige houdingsveranderinge sal mettertyd tot 'n meer verdraagsame bestuurskultuur lei. Ouers moet as 'n voorbeeld vir hulle kinders optree en hulle moet hulle kinders opvoed met verdraagsaamheid as hooftema.

5.5.1.2 Opvoeding en opleiding

Bestuurders wat nie 'n motorvoertuig kan hanteer nie, is as een van die frustrasies geïdentifiseer wat aanleiding kan gee tot padwoede. Uit die ingesamelde data is dit duidelik dat die owerhede groter sorg moet tref dat persone wat motorvoertuiglisensies besit, wel die motorvoertuig kan hanteer en die gepaardgaande padreëls behoorlik ken. In aansluiting hierby beveel Dix en Layzell (1983:131) aan dat motorvoertuigbestuurders se kennis rondom verkeersreëls en die gepaardgaande strafmaatreëls rondom die oortreding van hierdie reëls verbeter moet word. Hulle verwys nie net na die impak van strawwe

soos dit voorgeskryf word deur wetgewing nie, maar ook na risiko's wat swak bestuursgedrag inhou (bv. gestremtheid na 'n ongeluk of selfs die dood).

James en Nahl (2000:197) het dit eens dat opvoeding in effektiewe bestuursgedrag reeds vanaf 'n vroeë ouderdom kan plaasvind. Die inhoud van die kurrikulum kan slegs aangepas word by die emosionele en kognitiewe vlak van die teikengroep. Jong leerders kan bewus gemaak word van hoe hulle gedrag as passasiers die bestuurder beïnvloed, hoe om aggressie te identifiseer en dit konstruktief te hanteer asook respek vir ander padgebruikers. Adolessente kan gewaarsku word teen aggressiewe padgedrag deur byvoorbeeld skokkende videos aan hulle te vertoon rakende die fatale gevolge van aggressiewe gedrag op die pad. Op hierdie wyse word kinders van jongs af reeds geleer om aggressiewe en selfgeldende bestuursgedrag te vermy.

Die aanleer van verkeersreëls en die hantering van 'n motorvoertuig, is nie die enigste aspekte wat 'n verantwoordelike bestuurder moet aanleer nie. Die emosionele voorbereiding van toekomstige bestuurders op die eise van motorvoertuigbestuur is ook nodig. In hierdie verband verwys James en Nahl (2000:117) na die drie vlakke van emosionele intelligensie.

TABEL 12: JAMES EN NAHL SE DRIE VLAKKE VAN EMOSIONELE INTELIGENSIE

Emosionele intelligensie vlak	Emosionele toestand	Volgorde van gedagtes	Tipe aksies
1	Opposisioneel	Irrasioneel	Selfsugtig, roekeloos, impulsief, vyandig
2	Verdedigend	Logies	Suspisiewus, kompetend, versigtig, kla
3	Ondersteunend	Pro-sosiaal	Behulpzaam, vriendelik

Volgens James en Nahl (2000:117) kan die bogenoemde tabel die bestuurder help om sy bestuurstyl te identifiseer en sodoende ook sy vlak van emosionele intelligensie. Op hierdie wyse kan die bestuurder 'n daadwerklike poging aanwend om sogenaamd “emosioneel fiks” te word. Die eindresultaat van 'n motorvoertuigbestuurder wat met emosionele intelligensie bestuur, is 'n persoon wat positiewe emosies handhaaf in samehang met die korrekte bestuursaksies.

Aspekte van bestuursopleiding kan spesifiek gefokus word op gedrag wat padwoede of aggressie uitlok, soos byvoorbeeld (Geldenhuys, 2003:10):

- Gevaarlike of inkonsekwente baanverwisselings;
- Gebruik van die skouer van die pad of geel streep baan wanneer die ander bane geblokkeer is;
- Skielike stop van die motorvoertuig op enige plek en op enige tyd; en
- Stadig ry in die regterkantste baan op 'n hoofweg (Geldenhuys, 2003:10).

Die korrekte opvoeding van bestuurders sluit egter nie net die opvoeding en opleiding van toekomstige bestuurders in nie, maar ook bestaande padgebruikers. Daar moet 'n geleentheid gebied word aan bestuurders om onderrig te ondergaan in aspekte soos die vermyding van padwoede, hantering van jou eie aggressie en hoe om padwoede te hanteer as mens 'n slagoffer daarvan word. Die volgende kan instrumenteel wees in die opvoeding van bestuurders:

- Die media, wat bestuurders bedag maak op padwoede en ook aanbevelings maak hoe om padwoede te vermy of te verhoed dat jy 'n slagoffer word;
- Selftoetse of evaluering om vas te stel of jy 'n aggressiewe bestuurder is;
- Projekte soos byvoorbeeld “ Arrive Alive” en “ Don't drink and drive”, wat spesifiek fokus op die bekamping van padwoede; en
- Werkswinkels vir motorvoertuigbestuurders aanbied in byvoorbeeld konflikhantering.

Oortuigings wat deur die breë populasie gehandhaaf word, kan 'n bydra lewer tot die voorkoms van aggressie op die pad. Volgens James en Nahl (2000:193) lei die volgende oortuigings tot verhoogde aggressie:

- Die persepsie dat dit die ideaal is vir 'n motorvoertuigbestuurder om sy bestemming in die kortste moontlike tyd te bereik;
- 'n Mens is 'n goeie bestuurder as jy kompetend kan bestuur; en
- Bestuurders wat jou beledig of jou lewe in gevaar stel moet onmiddelik 'n "les" geleer word.

Inisiatiewe soos onder andere bestuursopleidingsklasse kan sodanig gestruktureer word dat bogenoemde oortuigings aangespreek word en die motorvoertuigbestuurder bedag maak op dié oortuigings wat hyself rondom die bestuurstaak huldig.

5.5.1.3 Interne beheer

Motorvoertuigbestuur is 'n individuele aksie wat in 'n sosiale konteks plaasvind. Uit die ingesamelde data het dit na vore gekom dat bestuurders meer bedagsaam teenoor mekaar moet optree en terselfdertyd tot die besef moet kom dat hulle nie alleen op die pad is nie. Dit is die plig van elke bestuurder om op sy eie bestuursgedrag asook sy houding ten opsigte van ander bestuurders te let. Om te kan bestuur is 'n voorreg en dit moet dus met verantwoordelikheid gedoen word.

Interne beheer veronderstel dat die bestuurder homself of haarself daarvan sal weerhou om sekere gedrag op die pad te openbaar. So byvoorbeeld sal 'n bestuurder wat interne beheer toepas die aggressiewe optrede en handgebare van ander bestuurders ignoreer en geen reaksie toon nie. Dié bestuurder sal ook nie toelaat dat hy of sy uitgedaag word deur ander bestuurders nie. Bestuurders moet begryp dat hulle nie die verkeer kan beheer nie, maar wel hulle reaksie daarop (Mizell, 1997:16).

‘n Motorvoertuigbestuurder moet tot die besef kom dat die toon van ‘n reaksie op padwoede noodlottige gevolge kan hê. Die media het talle voorbeelde waar bestuurders aangerand is tydens padwoede insidente. Mizell (1997:14) waarsku dat bestuurders nie die potensiaal van geweld moet onderskat nie. Enige bestuurder kan op die pad aggressief word, beheer verloor en oorgaan tot fisieke geweld. Dit is dus die bestuurder se besluit om betrokke te raak al dan nie, in ‘n sinnelose dispuut op die pad wat dalk sy lewe kan kos.

‘n Belangrike aspek van interne beheer is om te besef wanneer jy ontsteld of kwaad word. Connell en Joint (1996:34) maan dat die bestuurder wat tot die besef kom dat hy woede ervaar, moet poog om te kalmeer alvorens sy denke as gevolg van sy aggressie irrasioneel raak. In hierdie verband kan sowel ontspanningstegnieke aangewend as logiese denke gebruik word om ‘n situasie te ontloot. ‘n Bestuurder kan homself doelbewus ‘n afkoel periode gee alvorens hy optree. Op hierdie wyse kan hy sy woede onder beheer kry en ‘n moontlike konfrontasie met ‘n ander bestuurder vermy. Dit is van belang om in ag te neem dat nie alle bestuurders se aksies afkomstig is van aggressie nie, alhoewel dit op daardie wyse geïnterpreteer kan word.

5.5.1.4 Hantering van spanning

Verbeterde tegnologie het die pas waarteen werk verrig kan word versnel. Dit het teweeggebring dat ‘n individu nou in staat is om soveel meer in een dag in te pas. Dit beteken ook dat die gemiddelde individu meer spanning ervaar en minder tyd het om toenemende werkdruk in ‘n normale werksdag af te handel. Hierdie algemene verhoogde spanningsvlakke het ook ‘n invloed op bestuursgedrag. Uit die response van die navorsingsdeelnemers is dit duidelik dat spanning wel ‘n invloed op die voorkoms van padwoede het. Respondent 12 het genoem dat hy “geïrriteerd in sy voertuig klim en nie nog lus is vir mense wat nie kan bestuur nie”.

In hierdie verband het Mizell (1997:16) hulpmiddels ontwikkel vir die verlaging van spanning. Die volgende is wyses waarop ‘n persoon sy eie spanning kan verlaag:

- Poog om jou skedule so te verander dat spitsverkeer vermy word. Laat terselfdertyd genoeg tyd om by 'n bestemming uit te kom sonder dat dit nodig is om te jag;
- Verbeter die gemak van jou motorvoertuig deur byvoorbeeld 'n lugversorger, radio ensovoorts te installeer;
- Indien jy wel in die verkeer vasgevang is, wend 'n doelbewuste poging aan om te ontspan. So byvoorbeeld kan jy jou greep op die stuurwiel verslap en diep asemhaal; en
- Poog om nie te bestuur wanneer jy kwaad, ontsteld of oormoeg is nie.

Bestuurders moet tot die besef kom dat hulle nie die verkeer kan beheer nie, maar wel hulle reaksie daarop. So ook moet bestuurders bedag wees daarop om nie frustrasies wat hulle by die huis of by die werk ervaar het, oor te dra na die padsituasie nie. Antisipasie van situasies wat tot spanning kan lei, kan meebring dat min of geen spanning plaasvind indien die situasie wel op die pad plaasvind nie.

5.5.1.5 Algemene bestuursgedrag

Dit is belangrik vir bestuurders om te besef dat hulle nie alleen op die pad is nie, maar dat hulle in werklikheid in sosiale interaksie met ander bestuurders is. Sekere vorme van padgebruik meer as ander is geneig om padwoede te ontlok. So byvoorbeeld het die onderhawige studie gevind dat die gebruik van selfone asook die aanwending van grimering terwyl 'n persoon bestuur, gedrag is wat ander bestuurders frustreer en aggressie ontlok. Bestuurders vergeet dat hulle in 'n vorm van 'n verhouding met ander bestuurders staan. Bestuurders is geneig om ingestel te wees op die vervulling van hul eie behoeftes, naamlik om hul eie bestemming te bereik. Dit dien gemeld te word dat 'n verantwoordelike bestuurder ander bestuurders respekteer.

Die teenwoordigheid van ander bestuurders kan ook as 'n vorm van sosiale druk beskou word. Bestuurders is geneig om meer druk aan te voel om effektief te bestuur in die

teenwoordigheid van ander. As gevolg van hierdie druk is dit slegs vanselfsprekend dat meer verkeersoortredings sal plaasvind. Elander, West en French (1993:289), beveel aan dat bestuurders bewus gemaak moet word van die effek wat ander bestuurders op hulle mag hê. Aansluitend hierby is Joint (1995:17) van mening dat dit die bestuurder se plig is om sy houding te verander. Gee ander bestuurders die voordeel van die twyfel en neem aan dat hulle aksies nie noodwendig opsetlik was nie. So ook moet bestuurders voordat hulle reageer op ander bestuurders se padgedrag tot die besef kom dat hulle ook foute maak.

Bestuurders moet let op die sogenaamde “ongeskrewe padreëls”. Deur bewus te wees van hierdie ongeskrewe padreëls kan die volgende uitlokkende gedrag vermy en sodoende padwoede bekamp word:

- Poog om nie te stadig te bestuur in die regterkantste, vinnige baan nie;
- Poog om nie voor ander voertuie in te sny nie;
- Moet nooit padreëls verontagsaam nie;
- Moet nooit versuim om flikkerligte te gebruik nie;
- Handhaaf voorgeskrewe volgafstande; en
- Waak daarteen om nie onnodig ligte te flits nie.

5.5.1.6 Regeringsinisiatiewe

Die regering kan ‘n daadwerklike bydrae lewer tot die bekamping van padwoede. ‘n Multidimensionele benadering kan gevolg word, deurdat daar veranderinge aangebring kan word aan padstrukture, wetstoepassers se kapasiteit kan verbeter word en projekte rondom die gevare van padwoede kan geloods word.

5.5.1.6.1 Wetstoepassers

Die navorsingsdeelnemers het dit eens dat wetstoepassers steeds ‘n groot invloed kan hê op die voorkoming van padwoede. Volgens die ingesamelde data bied wetstoepassers die

nodige afskrikking om 'n bestuurder te verhoed om aggressiewe padgedrag te openbaar. Daar is egter verskeie ander inisiatiewe wat deur wetstoepassers ontwikkel kan word as net afskrikking.

Die volgende inisiatiewe word voorgestel:

- Moedig bestuurders aan om aggressiewe bestuurders aan te meld, deur middel van 'n tolvrye nommer;
- Installeer kameras op strategiese plekke waar padwoede gereeld voorkom;
- Diegene wat oortree moet definitiewe bestrawwing ontvang, terwyl herhaalde oortreders gereeld gemonitor moet word;
- Patroleer areas met gemerkte voertuie waar padwoede gereeld voorkom;
- Bemerkingsveldtogte kan geloods word om wetstoepassers meer waarneembaarte maak en om die gevolge wat 'n verkeersoortreding vir 'n oortreder inhou algemeen bekend te maak; en
- Wetstoepassingsprojekte soos byvoorbeeld, "Arive Alive" kan deurlopend hoë prioriteit geniet en behoort nie net tydens vakansietye van toepassing te wees nie (Florida Department of Highway Safety & Motor vehicles, 1999:1).

James en Nahl (2000:225) maan dat daar gelet moet word op die feit dat bestuurders korrekte bestuursgedrag openbaar in die teenwoordigheid van gemerkte voertuie, maar sodra hierdie voertuie buite sig is, hulle weer swak bestuursgedrag openbaar. In antwoord hierop kan wetstoepassers oorweeg om van beide gemerkte en ongemerkte voertuie gebruik te maak. Bestuurders sal dus te alle tye moet bedag wees op die moontlikheid dat hulle beboet kan word vir 'n oortreding.

Wetstoepassers staan ook onder 'n verpligting om seker te maak dat bestuurders in besit is van 'n geldige bestuurslisensie. Voorts kan die proses waarop bestuurslisensies verkry word, verander word. Met ander woorde die bestaande K53 toets kan as basis dien vir verdere toetse wat 'n voornemende bestuurder moet deurloop. Voornemende bestuurders kan verplig word om 'n teoretiese kursus te ondergaan rakende padgedrag en die

moontlike gevare wat padgebruik inhou. Hierna kan bestuurders gedwing word om elke vyf jaar 'n opknappingskursus by te woon voordat hulle lisensies hernu word.

5.5.1.7 Padontwerp en instandhouding

Uit die ingesamelde data blyk dit dat swak paaie 'n voorloper van padwoede kan wees. Talle frustrasies op die pad, soos byvoorbeeld padwerke en verkeersopeenhopings vanweë onvoldoende padontwerp, is deur die navorsingsdeelnemers geïdentifiseer as uiters frustrerende snellerfaktore tot padwoede. Beter padontwerp moet dus beskou word as 'n wyse waarop padwoede bekamp kan word. Maatreëls waarmee hierdie situasie aangespreek kan word is onder andere die installering van padtekens wat bestuurders aanmoedig om hoflik te wees (Florida Department of Highway Safety & Motor vehicles, 1999:1).

Studies, (Traffic calming: A solution for increased traffic in urban areas, 1998:10) rakende bestaande padinfrastrukture, het aangetoon dat paaie in Suid-Afrika nie voldoende is vir die hoë volumes verkeer wat die paaie moet dra nie. Die ideale oplossing is die bou van meer paaie om onder andere verkeersopeenhopings te verlig. Dit is egter nie altyd moontlik om meer paaie te bou nie en dus moet daar gekyk word na wyses waarop bestaande strukture optimaal benut kan word. Verder kan daar van alternatiewe bronne van vervoer gebruik gemaak word. Die Gautrein projek behoort verligting te bied vir die hoë volumes verkeer tussen Johannesburg en Pretoria.

Verder het wetstoepassers begin om verkeerbeheertegnieke te ontwikkel in 'n poging om verkeersvolumes te laat afneem en om die spoedgrens van motorvoertuie in woongebiede te verlaag. Hierdie verkeerbeheertegnieke het die volgende ten doel (Traffic calming: A solution for increased traffic in urban areas, 1998:10):

- Verkeer word op 'n natuurlike wyse afgelei;
- Ongewenste verkeer word weg gehou van sensitiewe areas (bv.Sentrale besigheidsgebied);

- Prioriteit word gegee aan voetgangers, fietsryers en motorfietsryers; en
- Verkeer in die algemeen effektief te reguleer om sodoende alle padgebruikers van diens te wees.

Indien verkeersligte buite werking is, kan die vinnige herstel daarvan of die plasing van 'n verkeersbeampte by die betrokke interseksie vele frustrasies verlig en ongelukke voorkom.

5.6 SLOTBESKOUIING

Die voorkoms van padwoede is 'n daaglikse verskynsel op ons paaie. Hierdie probleem het in so 'n mate ontwikkel dat dit regerings gedwing het om inisiatiewe te loods om dit aan te spreek. Hieronder resorteer navorsing, intervensie programme asook pogings deur verkeersdepartemente om strenger wetstoepassing in te stel. Verskeie opinies bestaan rondom die voorkoms asook moontlike oplossings van hierdie samelewingsprobleem. Uit die onderhawige navorsing is dit duidelik dat hierdie probleem deur die gemeenskap as 'n geheel aangespreek moet word. Voorts bestaan dit uit verskeie fasette en dus is 'n multidissiplinêre benadering nodig om hierdie probleem effektief aan te spreek.

Die regering kan 'n multidissiplinêre taakspan op die been bring om hierdie probleem in erns aan te spreek. Hierdie span kan uit stads-en streeksbeplanners, omgewingskundiges, verkeersbeamptes en gedragswetenskaplikes soos kriminoloë bestaan. Sodanige multidissiplinêre span kan hierdie sosiale probleem waarskynlik op alle vlakke aanspreek ten einde onnodige geweld en aggressie op Suid-Afrikaanse paaie te stabiliseer.

Verder moet pre-primêre, laer en hoërskole verpligte opvoedingsveldtogte rakende motorvoertuigbestuur, verkeersreëls en algemene padgebruik inisieer. Dit sal daartoe bydra dat 'n kultuur van verdraagsaamheid by voornemende bestuurders gekweek word voordat hulle aansoek doen vir 'n bestuurslisensie.

Dit is ook uiters belangrik dat uitgebreide studies onderneem word om hierdie verskynsel op 'n holistiese vlak aan te spreek. Slegs dan sal die vertoon van padwoede en die gevaardgaande gedrag wat daaruit manifesteer effektief aangespreek kan word.

LITERATUURVERWYSINGS

- AAA Foundation for Traffic Safety. March 1997. *Aggressive Driving: Three studies*.
Geraadpleeg op 17 April 2001: <file:///A:\Aggressive driving three studies.htm>.
- Anger and Aggression: Psychological Self-help*. 2001, October. Geraadpleeg op 24
Oktober 2001: <http://mentalhelp.net/psychhelp/chap7/chap7b.htm>.
- Automobile Association of South Africa. 2002. *A condensed history of the AA*.
Geraadpleeg op 4 April 2002: <http://www.aasa.co.za/about/hist.html>.
- Automotive history: Why is it called an "automobile"?*. 2002, April. Geraadpleeg op 24
April 2002: <http://www.icepeducational.com/auto101/histtext.html>.
- Archer, J. & Browne, K. 1989. *Human aggression: Naturalistic approaches*. London:
Routledge.
- Azzakani, R. 2000. Pediater kry R30 000 na vuishoue in padwoede. *News24.co.za*. p.1.
Geraadpleeg op 20 September 2000: http://www.news24.co.za /ContentDisplay /Article Display/Archive Article Display/0,5020,27_900841,100.html.
- Babbie, B. & Mouton, J. 2001. *The practice of Social research*. South Africa: Oxford
University Press.
- Bachus, W. 1997. *Road Rage: Causes and Dangers of Aggressive driving*. Washington,
DC: USA Government Publications, I 51764.
- Bailey, K.D. 1994. *Methods of social research (4th ed.)*. New York: Free Press.
- Bandura, A. 1977. *Social learning theory*. Englewood Cliffs, NJ: Prentice-Hall, Inc.

- Bandura, A. 1986. *Social foundations of thought and action: A social cognitive theory*. Englewood Cliffs, NJ: Prentice-Hall, Inc.
- Baron, R.A. & Byrne, D. 1997. *Social Psychology (8th ed.)*. Massachusetts: Allyn and Bacon.
- Baron, R. A. & Richardson, D. R. 1994. *Human aggression (2nd ed.)*. New York: Plenum Press.
- Bartol, C. R. 1999. *Criminal behaviour: a Psychosocial approach*. New York: Prentice Hall.
- Bartol, C.R. 1995. *Criminal behaviour: a Psychosocial approach*. New York: Prentice Hall.
- Beach, R. 1997. *Road Rage: Causes and Dangers of Aggressive driving*. Washington, DC: USA Government Publications, I51764.
- Berkowitz, L. 1980. *A survey of social psychology*. United States of America: Holt, Rinehart and Winston.
- Bernstein, D. A., Roy, E. J., Srull, T. K. & Wickens, C. D. 1988. *Psychology*. USA: Houghton Mifflin Company.
- Beukes, L. 2000, July. Tears of Rage. *Cosmopolitan*, p.79.
- Bezuidenhout, C. 1996. *Sosiale Leerteorie: Albert Bandura*. Honneurs voorgeskrewe studiemateriaal.

- Blumenhauer, S. 1997. *Road Rage: Causes and Dangers of Aggressive driving*. Washington, DC: USA Government Publications, I51764.
- Chariot Races*. 2002, March. Geraadpleeg op 27 Maart 2002: <http://gozips.uakron.edu/~tracy4/3ca.htm>.
- Chapman, P. & Underwood, G. 2000. Forgetting near-accidents: The roles of severity, culpability and experience in the poor recall of dangerous driving situations. *Applied Cognitive Psychology*, **14**: 31-44.
- Cloete, M.G.T. 1989. Padgebruikers se persepsie van verkeersituasies en –botsings: ‘n Verkeerskriminologiese benadering. *Acta Criminologica: South African Journal of Criminology*, **2**(1), 77-84.
- Cloete, M.G.T. & Conradie, H. 1984. *Inleiding tot verkeerskunde*. Durban: Butterworth.
- Connel, D. & Joint, M. November 1996. *Driver Aggression*. Geraadpleeg op 17 April 2001: <file:///A:/aggressivedrivingthreestudies.htm>.
- De Lange, L. 2001, 3 Augustus. Kantspieëltjie lei tot woede, skote en dood in die pad. *Beeld*, p.1.
- Department of Transport. 2000. *Moving Violations*. Geraadpleeg op 7 April 2000: <http://www.transport.gov.za/projects/arrive/moviols.html>.
- Dix, M.C. & Layzell, A.D. 1983. *Road users and the police*. London: Croom Helm.
- Eitzen, D.S. & Timmer, D.A. 1985. *Criminology*. New York: John Wiley & Sons.

Elander, J., West, R. & French, D. 1993. Behavioral correlates of individual differences in road-traffic crash risk: An examination of methods and findings. *Psychological Bulletin*, **113** (2): 279-294.

Fight against road rage. 2001, October. Geraadpleeg op 19 Oktober 2001:
<http://www.fightagainstroadrage.com/>.

Florida Department of Highway Safety and Motorvehicles. October 1999. *Aggressive Driver Study*. Geraadpleeg op 22 November 2001: <http://www.hsmv.state.fl.us/reports/aggr.pdf>

Geldenhuys, K. 2003, March. The &%?@# of road rage. *Servamus*, p.8.

Glassner, B. 1980. *Essential interactionism on the intelligibility of prejudice*. London: Routledge & Kegan Paul.

Greeff, M. 2002. Information collection: interviewing. In A.S. De Vos, H. Strydom, C.B. Fouche, & C.S.L. Delpont, (Eds.). *Research at grass roots: For the Social Sciences and human service professionals*. Pretoria: Van Schaik.

Haskell, M.R. & Yablonsky, L. 1983. *Criminology: Crime and Criminality (3rd ed)* New York: Harper & Row.

Hedlund, T. 1997. *Road Rage: Causes and Dangers of Aggressive driving*. Washington, DC: USA Government Publications, I 51764.

Hennessy, D.A. & Wiesenthal, D.L. 1999. Traffic congestion, Driver stress and Driver aggression. *Aggressive Behaviour*, **25**(2): 409 – 423.

How to conduct interviews. 2004, February. Geraadpleeg op 13 Februarie 2004:
http://www.theology.bham.ac.uk/guest/Placement/how_to_conduct_interviews.htm.

Interviews – Types. 2004, February. Geraadpleeg op 12 Februarie 2004:

http://www.rouncefield.homestead.com/files/as_soc_method_17.htm.

It's safer to forgive than to blow your cool while driving. 1997, 18 September. The Star,

p.2. Geraadpleeg op 23 Mei 2000: http://www.io.co.za/index.php?set_id=4&click_id=132&art_id=arch25783be690b95caa9.

James,L. & Nahl,D. 2000. *Road rage and aggressive driving: Steering clear of highway warfare.* New York: Prometheus Books.

Joint, M. March, 1995.*Road rage.* Geradpleeg op 17 April 2001: file:///A:/aggressive_drivingthreestudies.htm.

Jurick, E. & Hagardorn, A. October, 2001, Road Rage 1512, p.1. Geraadpleeg op 9 Oktober 2001: <http://www.dearauntnettie.com/museum/museum-roadrage.htm>.

Khupiso, V. 2000. Man shot dead in road rage incident. *Suntimes.co.za.* p.1. Geraadpleeg op 20 Mei 2000: http://www.suntimes.co.zasuntimesarchive/1999/08/29/news/gauteng/n_jhb32.htm.

Klama, J. 1988. *Aggression: Conflict in animals and humans reconsidered.* England: Longman Scientific & Technical.

Lawton, R., Parker, D., Manstead, A.S.R. & Stradling, S.G. 1997. The role of affect in predicting social behaviours: The case of roads traffic violations. *Journal of Applied Psychology*,**27**(14): 1258-1276.

Love at first fright: Gender & Partner influences on roller coaster induced Excitation Transfer. 2002 February. Geraadpleeg op 1 Februarie 2002: <http://homepage.psy.utexas.edu/homepage/group/MestonLAB/research/roller.htm>.

Man shot dead in road row. 1998, 30 November. The Star, p.1. Geraadpleeg op 21 Maart 2000: http://www.iol.co.za/index.php?set_id=1&click_id=13&art_id=arch55613be718644fca8.

Mark, R. 2001, What is aggression: aggressive behaviour. Geraadpleeg op 24 Oktober 2001: http://txtx.essortment.com/whatisaggress_rxeo.htm.

Martinez, R. 1997. *Road Rage: Causes and Dangers of Aggressive driving*. Washington, DC: USA Government Publications, I 51764.

McComb, F.W. 1974. *Veteran Cars*. London: Hamlyn Publishing Group.

McManus, B.F. June, 1999. The Circus: Roman chariot racing. Geraadpleeg op 27 Maart 2002: <http://www.vroma.org/~bmcmanus/circus.html>.

Meyer, W.F., Moore, C. & Viljoen, H.G. 1988. *Persoonlikheidsteorieë: Van Freud tot Frankl*. Johannesburg: Lexicon Uitgewers.

Meadows, M.L., Stradling, S.G. & Lawson, S. 1998. The role of social deviance and violations in predicting road traffic accidents in a sample of young offenders. *British Journal of Psychology*, **89**(3): 417-431.

Middlebrook, P.N. 1980. *Social psychology and modern life* (2nd ed.). New York: Alfred A Knopf.

Mizell, L. AAA Foundation for Traffic Safety. 1997. *Aggressive driving*. Washington: AAA Foundation.

Moench, J. 2001, Anger: The deadly affect. Geraadpleeg op 22 November 2001: <http://www.hrs.ualberta.ca/efap/newsletters/archives /2000/ cornerstone %20%20 anger20%manag't.doc>.

- Moordenaar Eadie se eerste nag in tronk. 2000, 16 November. *Beeld*, p.3.
- Motoring Staff. 1998. Direct your road rage' into a complaints hotline. The Star. P.1.
Geraadpleeg op 21 Mei 2000: http://www.iol.co.za/index.php?set_id=4&click_id=132&art_id=arch31263be809db37ff9.
- National Motor Museum. 2001. *Motoring history*. Geraadpleeg op 12 Oktober 2001:
<http://www.beaulieu.co.uk/motormuseum/motoringhistory.ctm>.
- Nerenberg, A. 1997. *Road Rage: Causes and Dangers of Aggressive driving*.
Washington, DC: USA Government Publications, I 51764.
- Neuman, W.L. 1997. *Social research methods*. England: Prentice Hall.
- Now it's all uphill for the road rage brigade. 1997, 23 September. Cape Argus, p.1.
Geraadpleeg op 21 Mei 2000: http://www.iol.co.za/index.php?set_id=1&click_id=13&art_id=arch85693be690b894cf0.
- Peete, F. 2001, 28 May. News staffer shot in road rage clash. *Pretoria News*, p.1.
- Petri, T.E. 1997. *Road Rage: Causes and Dangers of Aggressive driving*. Washington,
DC: USA Government Publications, I 51764.
- Pienaar, A. 2001, 22 Maart. Man se neus vergruis in padwoede-aanval. *Beeld*, p.1.
- Pitts, D. 1997. *Road Rage: Causes and Dangers of Aggressive driving*. Washington, DC:
USA Government Publications, I 51764.

Qualitative Methodologies. 2004, February. Geraadpleeg op 13 Februarie 2004: <http://www.bris.ac.uk/Depts/DeafStudiesTeaching/dissert/Qualitative%20Methodologies.htm>.

Radio to the rescue in road shooting. 2000, 22 September. *Pretoria News*, p.5.

Robbertson, L. 2001. Road rage-sters the lowest form of life?.iafrica.com. p1.
Geraadpleeg op 9 Julie 2001: <http://iafrica.com/highlife/lowlife/129536.htm>.

Rummel, R.J. 1977. Frustration, Deprivation, aggression and the Conflict Helix.
Understanding conflict and war: Volume 3: Conflict in perspective, p.1.
Geraadpleeg op 07 Desember 2001: <http://www.hawaii.edu/powerkills/CIP.CHAP3.htm>.

Sampson, L. 2001, March. Road rage. *Shape*, p.21.

Schaefer, R.T. & Lamm, R.P. 1986. *Sociology*(2nd ed). New York: McGraw-Hill Book Company.

Sheley, J.F. 1995. *Criminology* (2nd ed). New York: Wadsworth Publishing Co.

Shota, B. 1999, 13 June. Road rage horror killing. *Sunday Times*, p.1.

Shuster, B. 1997. *Road Rage: Causes and Dangers of Aggressive driving*. Washington, DC: USA Government Publications, I 51764.

Steenkamp, I. 2001, 26 Maart. Mal man slaan hoë van SABC se voortande uit in padwoede. *Beeld*, p.1.

Stiehler, A. 2001, 6 Junie. Weermaglid rand ma en seun aan uit padwoede. *Beeld*, p.3.

Strydom, H. 2002. Information collection: participant observation. In A.S. De Vos, H. Strydom, C.B. Fouche, & C.S.L. Delpport, (Eds.). *Research at grass roots: For the Social Sciences and human service professionals*. Pretoria: Van Schaik.

Strydom, H. & Delpport, C.S.L. 2002. Sampling and pilot study in qualitative research. In A.S. De Vos, H. Strydom, C.B. Fouche, & C.S.L. Delpport, (Eds.). *Research at grass roots: For the Social Sciences and human service professionals*. Pretoria: Van Schaik.

The invention of the age. 2002, March. Geraadpleeg op 19 Maart 2002: http://www.autocluster.com/sa_history/id11_m.htm.

Thompson, K. & Tunstall, J. 1971. *Sociological perspectives*. London. Penguin Books.

Traffic calming: A solution for increased traffic in urban areas. 1998, 17 December. *Robot*, p.10.

Understanding Anger: Theories and Facts. 2001, October. Geraadpleeg op 24 Oktober 2001: <http://mentalhelp.net/psyhelp/chap7/chap7d.htm>.

Van Eyssen, B. 1998, Road rage, the growing sickness on our highways. *Saturday Star.co.za*. p.1. Geraadpleeg op 23 Mei 2000: http://www.iol.co.za/index.php?set_id=1&click_id=13&art_id=arch73273be595bb3835a.

Van Niekerk, S. 2001, 22 Oktober. Hy het drie skote in my pa geskiet. *Beeld*, p.1.

Van Tonder, J. 2000, November. Driven to kill by road rage. *You*, p.18.

Van Zyl, H.C. 1996. *Geweldsmisdaad by manlike swart jeugdiges: 'n kousaliteitsondersoek*. Ongepubliseerde MA-verhandeling, Universiteit van Pretoria.

- Van Zyl, P. 2001, 19 Maart. Man in voorval van padwoede vermoor. *Beeld*. P.2.
- Willet, T.C. 1971. *Criminal on the Road: A study of serious motoring offences and those who commit them*. London: Tavistock Publications.
- Williams, F.P. & McShane, M.D. 1994. *Criminological theory (2nd ed)*. Englewood Cliffs, NJ: Prentice Hall.
- Wilson, T.D. 2002. *Asking questions: the research interview*. Geraadpleeg op 12 Februarie 2004: <http://www.scit.wlv.ac.uk/university/scit/modules/cp4414/lectures/week3/interv.../tsld019.ht>.
- Yinon, Y. & Levian, E. 1995. Presence of other drivers as a determinant of traffic violations. *The Journal of Social Psychology*, **135**(3): 299-304.
- Zeman, D. 1998. *Despite media hype, Road Rage not on rise: Little evidence backs notion of an epidemic*. Geraadpleeg op 9 Oktober 2001: <http://www.stats.org/statswork/dtp-roadrage.htm>.

BYLAE I

ONGESTRUKTUREERDE ONDERHOUDVOERING

- | | | |
|----|---|-------|
| 1. | Geslag | M/V |
| 2. | Ouderdom | _____ |
| 3. | Hoogste kwalifikasie | _____ |
| 4. | Beroep | _____ |
| 5. | Huwelikstatus | _____ |
| 6. | Geskatte hoeveelheid ure wat u per week op die pad bestee | _____ |

ALGEMENE VRAE

1. Is u vertrouwd met die konsep padwoede?
2. Verduidelik, in u eie woorde, wat u onder padwoede verstaan?
3. Het u uself al skuldig gemaak aan padwoede. Verduidelik?

GEFOKUSDE VRAE

Situasionele faktore:

1. Watter gebeure op die pad sal veroorsaak dat jy padwoede ervaar?
 - 1.1 Watter gebeure buite die padsituasie sal dat u padwoede openbaar?

Emosies:

2. Indien jy padwoede ervaar, watter emosies ervaar jy?

Gedrag:

3. Indien jy padwoede ervaar, watter gedrag openbaar jy?
- 3.1 Watter handeling van medebestuurders kan moontlik daartoe bydra dat jy padwoede ervaar?

Afskrikking:

4. Watter meganismes of aspekte sal daartoe bydra dat jy nie padwoede vertoon nie?
5. Is daar enige faktore of aspekte ten opsigte van padwoede wat ek nie aangeraak het nie?

BYLAE II

Mariska Griesel
881 Terblanche str
Villieria
Pretoria
0186
082 850 9530
012 842 1419

Geagte Meneer/ Mevrouw

Ek is 'n student verbonde aan die Universiteit van Pretoria, Departement Kriminologie, tans besig met 'n Meestersgraad in Kriminologie. Die titel van my studie is as volg: 'n Kriminologiese ondersoek na die belewenisse van motorvoertuigbestuurders wat woede tydens padgebruik ervaar.

Die doel van die ondersoek is om vas te stel of bestuurders wel woede ervaar tydens padgebruik en indien wel watter emosies ervaar word. Voorts word daar in hierdie studie gepoog om meer inligting te bekom rondom die gebeure in 'n padwoede situasie.

Die navorser sal onderhoude voer met al die navorsingsdeelnemers. Tydens die onderhoude sal daar gebruik gemaak word van 'n bandopnemer. Die doel hiervan is om die navorser in staat te stel om die inligting wat verkry word later te laat analiseer.

Die navorsingdeelnemer se deelname is vrywillig en hy/sy mag ter enige tyd sonder enige benadeling uit die studie onttrek. Voorts gee die navorser die navorsingdeelnemer die versekering dat alle inligting as vertroulik beskou word en dat anonimiteit verseker word. 'n Onderneming word gegee om die data te vernietig indien 'n deelnemer hom/haar aan die studie onttrek. Die data wat verkry word sal geanaliseer word en die resultate sal weergegee word in die vorm van 'n Meestersgraad verhandeling. Wetenskaplike artikel kan ook later gepubliseer word rakende die studie.

Die navorsingsdeelnemer mag ter enige tyd enige navrae aan die navorser stel om verdere duidelikheid te bekom.

Hiermee gee ek toestemming dat daar 'n onderhoud met my gevoer mag word.

Handtekening

Datum